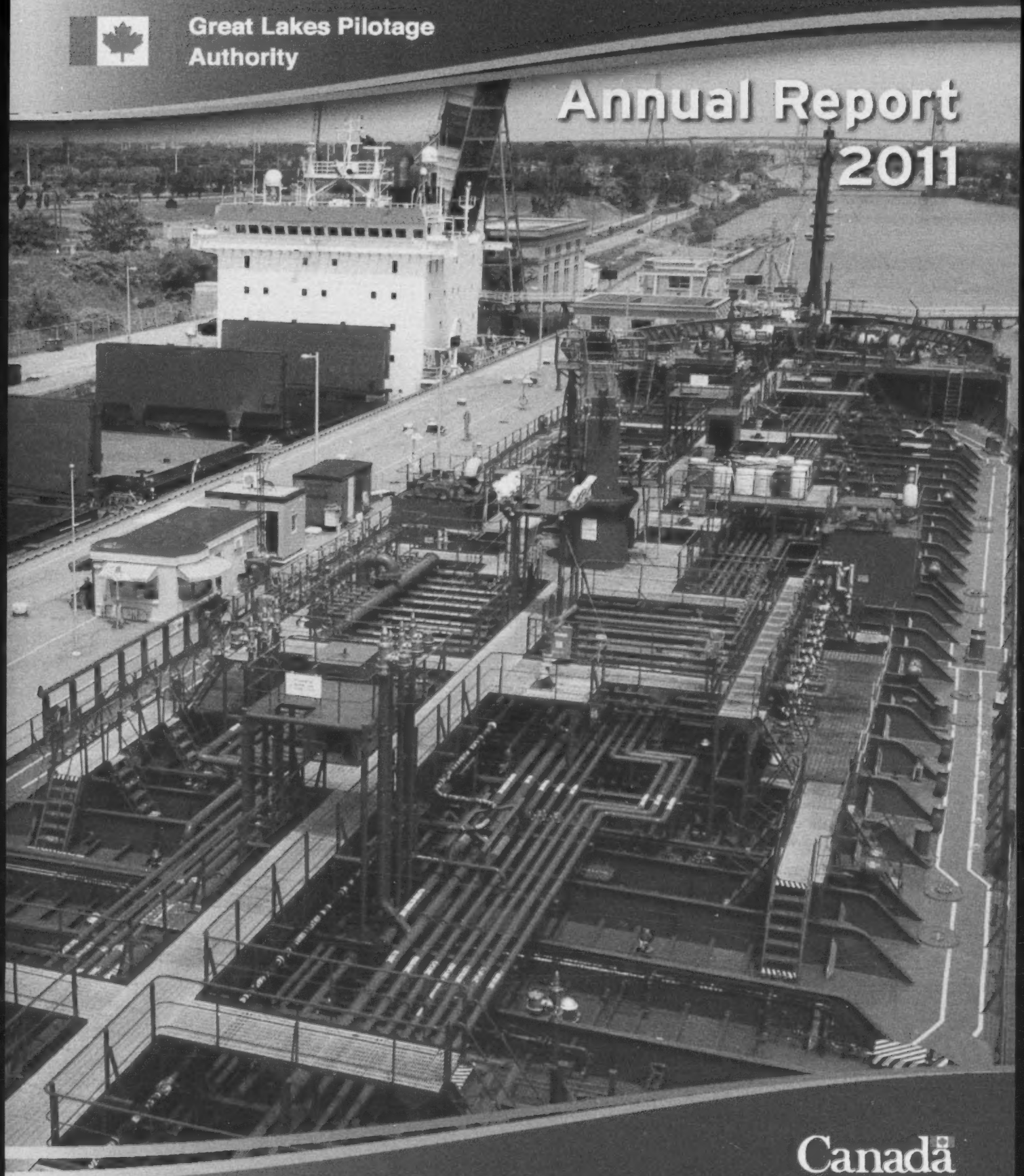
Great Lakes Pilotage Authority

Annual Report 2011



Canada

Head Office

SECOND FLOOR
202 PITT STREET
CORNWALL, ONTARIO

Western Region

LOCK 7, WELLAND CANAL
THOROLD, ONTARIO

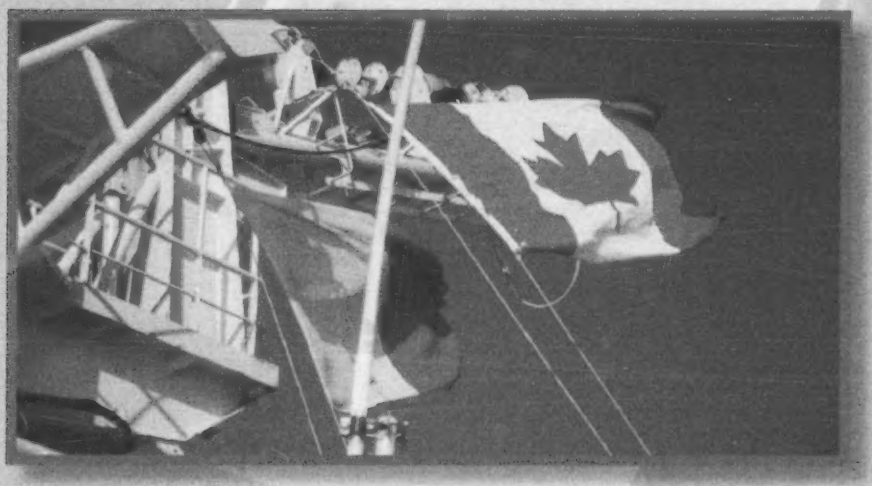
Eastern Region

SECOND FLOOR
202 PITT STREET
CORNWALL, ONTARIO

MAILING ADDRESS

P.O. Box 95
Cornwall, Ontario
K6H 5R9

www.glpa-apgl.com



All photos in this report were taken in the Great Lakes by Authority pilots.

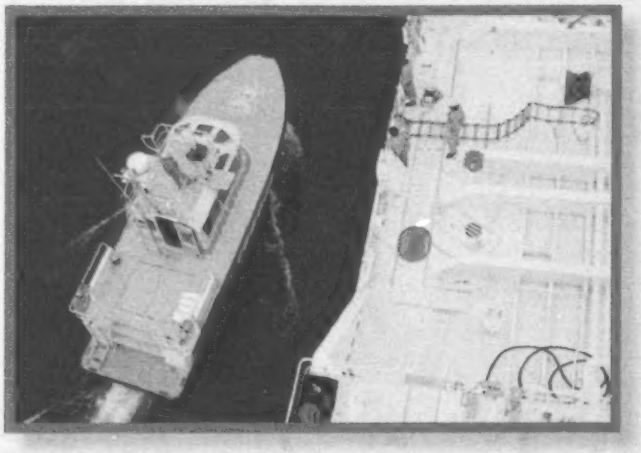
BOARD OF DIRECTORS

Chair	ⓘ MR. J. D. SMITH Public Interest Representative
Member	CAPTAIN M. DESROCHERS Pilot Representative
Member	CAPTAIN M. PRATT Pilot Representative
Member	MR. D. GRIEVE Shipping Industry Representative
Member	ⓘ MR. R. T. DOOL Shipping Industry Representative
Member	ⓘ MR. T. GEDDES Public Interest Representative
Member	VACANT Public Interest Representative

EXECUTIVE OFFICERS

Chief Executive Officer	MR. R. F. LEMIRE
Secretary/Treasurer	MR. R. R. MÉNARD
Director of Operations	MR. D. R. TROTTIER

ⓘ Member of the Audit Committee



Members of the Authority, *from left to right, front row,*
David Grieve, J. Douglas Smith (Chair), Tim Dool,
back row, Captain Michael Pratt, Captain Michel Desrochers, Terry Geddes.

Management of the Authority, *from left to right, front row,*
Robert Lemire, Christine Doherty, Kim Pecore, Daniel Trottier,
back row, Réjean Ménard, Nathalie Archambault, Richard Quenneville.

CHAIR AND CHIEF EXECUTIVE OFFICER'S REPORT

March 2, 2012

The Honourable Denis Lebel, P.C., M.P.
Minister of Transport, Infrastructure and Communities

Dear Minister,

On behalf of the Board of Directors and Management of the Great Lakes Pilotage Authority we are pleased to submit, pursuant to Section 150 of the *Financial Administration Act*, our 2011 Annual Report.

The Authority is pleased to report that it has recorded its second consecutive operating surplus in 2011 on the heels of the 2008-2009 economic and financial recession. The Authority reduced its manpower levels in 2009 by 15% which accounted for a significant cost reduction, enabling it to generate an operating surplus of $653,979 in 2011 on revenues of $19,598,538. Tariffs in 2011 were reduced to the users by 4%, allowing them to benefit from the Authority's cost reduction initiatives. Pilot efficiencies were introduced in 2011 which allowed delays to ships to be reduced by 55% as traffic increased by 5%. The Authority's accumulated deficit has been reduced from a high of $5,707,675 in 2009 to $3,040,589, and plans are in place to eliminate it by the end of 2014.

The organization will continue to support the Government of Canada's initiative of reducing and containing costs in providing a safe and efficient pilotage service to the commercial ships trading internationally in the Great Lakes region.

The Authority's legislative objectives of providing economic, reliable and comprehensive marine pilotage services within a commercial framework while maintaining financial self-sufficiency has been met in cooperation with all stakeholders and users.

We would like to take this opportunity to note the Authority's 40th anniversary in 2012 and continue to recognize the role the Board, Management, as well as, the highly skilled and professional group of Pilots, played in allowing the Authority to meet its objectives.

On behalf of the members of the Authority

J. Douglas Smith
Chair

Robert F. Lemire
Chief Executive Officer

MANDATE

The Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. was established in February 1972 pursuant to the *Pilotage Act,* incorporated as a limited company in May 1972, and was continued under the *Canada Business Corporations Act.* Until October 1st, 1998, it operated under the name of Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. Pursuant to the *Canada Marine Act,* which received Royal Assent on June 11 1998, the name of the Authority was changed to Great Lakes Pilotage Authority and the Authority is deemed to have been established under subsection 3(1) of the *Pilotage Act.* The Authority is a Crown corporation listed in Schedule III, Part I of the *Financial Administration Act.* On October 1st, 1998, the Authority ceased to be a subsidiary of the St. Lawrence Seaway Authority and has surrendered its charter under the *Canada Business Corporations Act.*

OBJECTIVES

The Authority's corporate objectives are summarized as follows:

- To provide economic, safe, reliable and comprehensive marine pilotage and related services in its region of responsibility.
- To promote the effective utilization of the Authority's facilities, equipment and expertise through the productive application of these resources in such activities and geographic areas as may be appropriate in the interest of safe navigation.
- To provide the above services within a commercially-oriented framework directed toward achieving and maintaining financial self-sufficiency at the least cost to the user.
- To be responsive to the Government's environmental, social and economic policies.

POWERS

To carry out its responsibilities the Authority has made regulations, approved by Order-in-Council, pursuant to the *Pilotage Act* for:

1. The establishment of compulsory pilotage areas.
2. The prescription of the ships or classes of ships subject to compulsory pilotage.
3. The prescription of the classes of pilot licenses and classes of pilotage certificates that may be issued.
4. The prescription of the tariffs of pilotage charges to be paid to the Authority for pilotage services.

In addition, the Authority is empowered by the *Pilotage Act* to:

1. Employ such officers and employees, including licensed pilots, as required.
2. Contract with a body corporate for the services of licensed pilots.
3. Make by-laws respecting the management of its internal affairs.
4. Purchase, lease or otherwise acquire land, buildings, pilot boats and such other equipment and assets as may be required and to dispose of any such assets acquired.
5. Borrow money for the purpose of defraying the expenses of the Authority.
6. With the approval of the Minister of Finance invest any money not immediately required for the purposes of the Authority in bonds or other obligations guaranteed by Her Majesty in right of Canada.

DESCRIPTION OF THE OPERATIONS

The Authority operates in the interest of safety, a marine pilotage service in all Canadian waters in the Provinces of Ontario, Manitoba and in Quebec south of the northern entrance to the St. Lambert Lock.

Services are provided through the performance of pilotage assignments on those vessels entering the region which are subject to compulsory pilotage by pilots employed by the Authority, using pilot boats contracted by the Authority and dispatch services, both controlled through Pilotage Headquarters at Cornwall and/or the district office at Lock 7 of the Welland Canal, Thorold, Ontario.

The Authority must co-ordinate its efforts and operations with a number of other organizations such as The St. Lawrence Seaway Management Corporation and the United States Seaway Development Corporation, who operate the lock facilities, and maintain traffic control systems within the Region; the Canadian Coast Guard, who provide aids to navigation and the United States Coast Guard, who are responsible for the United States pilotage matters in international waters.

The Great Lakes Pilotage region is divided as follows:

- Cornwall District
- International District No. 1
- Lake Ontario
- International District No. 2 (including the Welland Canal)
- International District No. 3 (including Lakes Huron, Michigan and Superior)
- The Port of Churchill, Manitoba

CORPORATE GOVERNANCE

The Great Lakes Pilotage Authority's approach to Corporate Governance is fully consistent with the philosophy and objectives of the Department of Finance and the Treasury Board's Guidelines for Crown Corporations.

Role of the Chair

On the recommendation of the Minister of Transport, Infrastructure and Communities, the Chair is appointed by the Governor in Council. The Chair presides at all meetings of the Board of Directors, provides leadership and guidance to the CEO of the Authority and on behalf of the Board, advises the Minister of Transport, Infrastructure and Communities on all issues involving the Authority and Pilotage in the Great Lakes.

Role of the Board of Directors

Corporate Governance at Great Lakes Pilotage Authority is the responsibility of the Board of Directors. The Board's role is to guide and supervise the affairs of the entity on behalf of the Government of Canada, by whom the Directors are appointed.

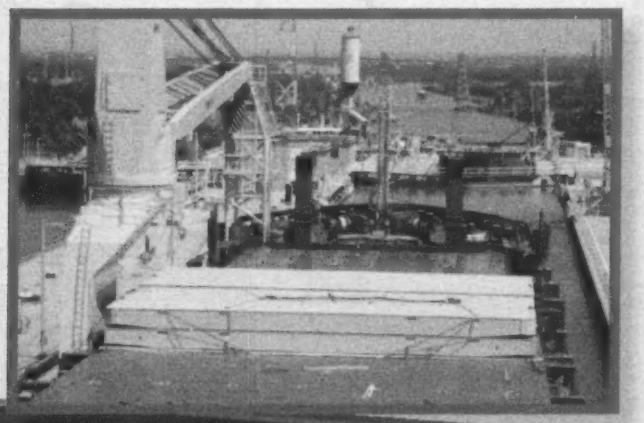
The Board is composed of the Chair and up to six other members chosen to ensure that an appropriate mix of expertise, experience and marine perspective is reflected in its decision-making. The Authority is now operating with a full complement of Directors except for one public interest representative. The specific function of the Board includes reviewing and recommending to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities, Great Lakes Pilotage Authority's policies, corporate plan, capital and operating budgets. The Board has input in and approves the Authority's Strategic and Corporate Plans. The Board prepares annually an Accountability Accord with the CEO detailing all objectives and goals expected to be met during the operating year. At year end the Board undertakes an exhaustive performance evaluation of the CEO to determine the status of all objectives so as to assess the performance of the CEO and the Authority. It also reviews and approves all major contracts, operational plans, financial statements, the auditor's report and the annual report. The Board ensures that the Authority maintains the highest standards in operating a safe, efficient and cost effective pilotage service.

Role of the Chief Executive Officer

A Chief Executive Officer is appointed by the members of the Board of Directors pursuant to section 13. (1.1) of the *Pilotage Act*. The remuneration of the CEO is fixed by an Order of the Governor General in Council. The CEO has the responsibility to plan, organize, direct and control the business of the Authority and reports to the Chair and the Board of Directors.

Role of the Audit Committee

The Audit Committee is a core committee of the Authority's Board and represents the engine of the Authority as it will improve the quality of the financial reporting, ensure the key risks are identified and managed, enable the directors to contribute their independent judgement, create a climate of discipline and control that will reduce the opportunity for fraud and increase stakeholder confidence in the credibility and objectivity of corporate performance.



The committee has the authority to investigate any activity of the Authority. The committee ensures the financial oversight and the oversight of the corporate books, records, general and management control and information system and management practices.

OPERATIONS OVERVIEW

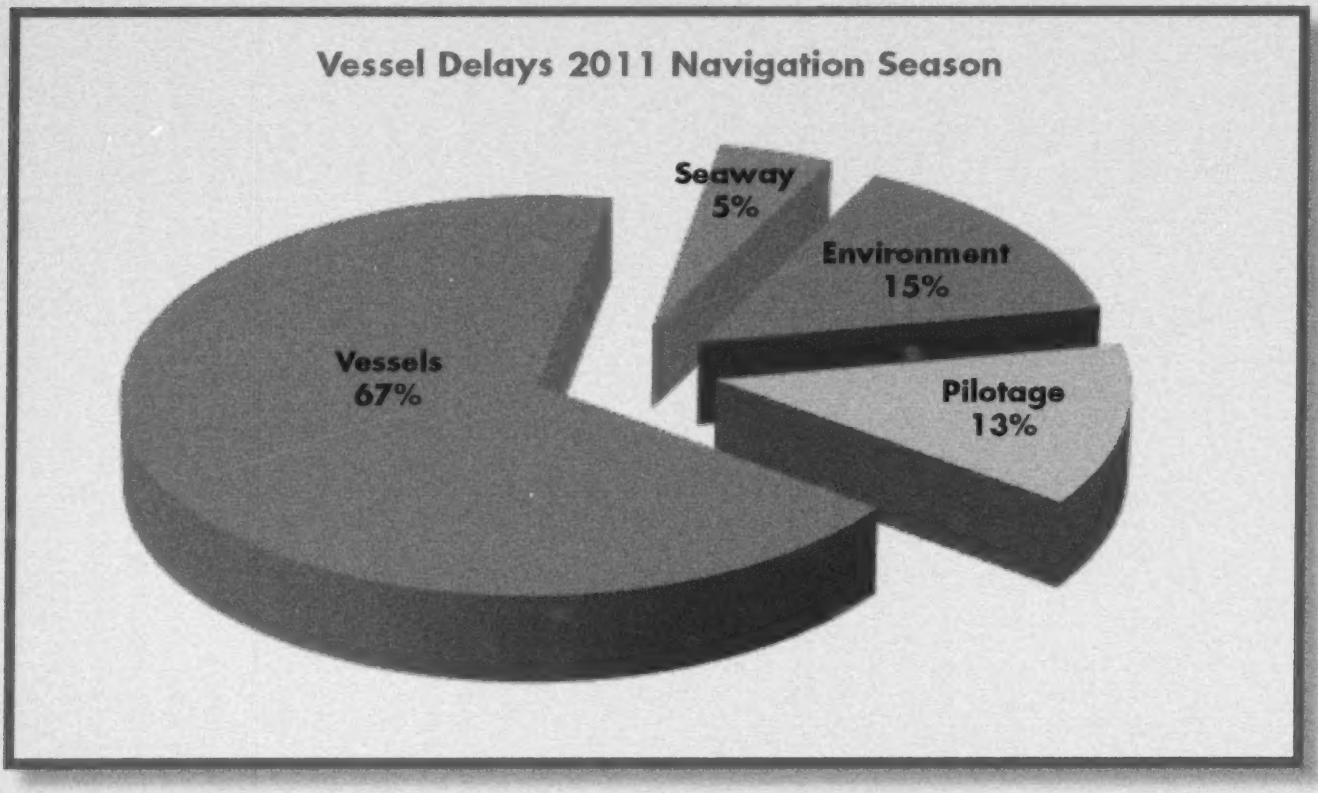
Traffic

The Authority experienced a 5% traffic increase in 2011 compared to 2010 mainly due to an increase of Canadian tanker traffic at the start of the navigation season and a continuing economic recovery in North America and Europe. The workload for pilots increased on average from 107 assignments in 2010 to 113 in 2011 due to a 5% traffic increase.

Service Levels

The Authority has employee pilots who work under collective agreements which dictate scheduling and call backs when traffic increases during peak periods. The Authority staffs at levels which will be able to meet peak traffic but is cautious in not having too many pilots given their high fixed remuneration package. Delays to shipping are very costly to the users and are closely monitored in order to measure performance.

Total delays in 2011 to ships requiring pilots in the Great Lakes were 4,830 hours, of which 13% or 629 hours were directly attributable to a shortage of pilots. In 2010, the total delays were 6,525 hours of which 20% or 1,330 hours were attributable to a shortage of pilots. Pilot efficiencies were introduced in 2011 which allowed delays to ships to be reduced by 55% as traffic increased by 5%.



MARINE INCIDENTS

The Authority reviews, on an annual basis, all marine incidents in the Great Lakes for Canadian officers and Canadian pilots. The Authority has no jurisdiction over American officers and pilots sailing those waters, therefore no statistics are kept for those groups. The total number of marine incidents for Canadian pilots this year was 3, which is 5 incidents below the 5 year average. The 2011 incidents are grounding and bank contact which were minor in nature. This amount is relatively low considering a 5% traffic increase. The Authority is regularly reviewing measures with its pilot training committee to address past incidents that have been produced in simulation allowing pilots to practice on those and other emergency manoeuvres during their winter training.

Following the review of incidents for 2011, the Authority is pleased to report no major incidents requiring separate disclosure.

MARINE INCIDENT STATISTICS

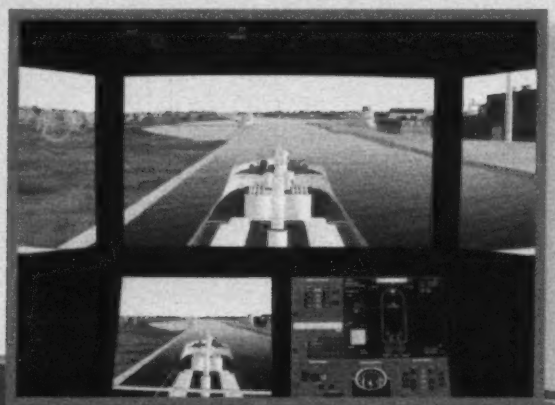
INCIDENT	2011	2010	2009	2008	2007
Collision	-	-	-	-	-
Foundering	-	-	-	-	-
Fire/Explosion	-	-	-	-	-
Grounding	1	1	1	-	1
Striking	-	-	1	1	1
Contact with Lock Wall	1	6	6	9	7
Touching Bank/Bottom	1	-	-	3	1
Ice Damage	-	-	-	-	-
Ship Arrestor	-	-	-	1	2
TOTAL	3	7	8	14	12
Percentage of Incident Free Assignments	99.9%	99.9%	99.8%	99.8%	99.8%

2011 Synopsis

As depicted in the above statistical table, there is no special trend in the 2011 incidents. It is important to note a constant decrease of the number of incidents during the last 4 years.

Pool of Qualified Pilot Candidates

In the 1999 Canadian Transportation Agency report to the Minister of Transport on pilotage issues, a recommendation was made that the Authority report on the pool of qualified pilot candidates in the Annual Report. The Authority has examined its manpower requirements for the next four years and based on the Authority's current Eligibility Lists of qualified candidates for its four pilotage districts, it will meet the Authority's need in staffing scheduled requirements. This analysis is based on traffic levels being maintained at their current levels.



FINANCIAL OVERVIEW

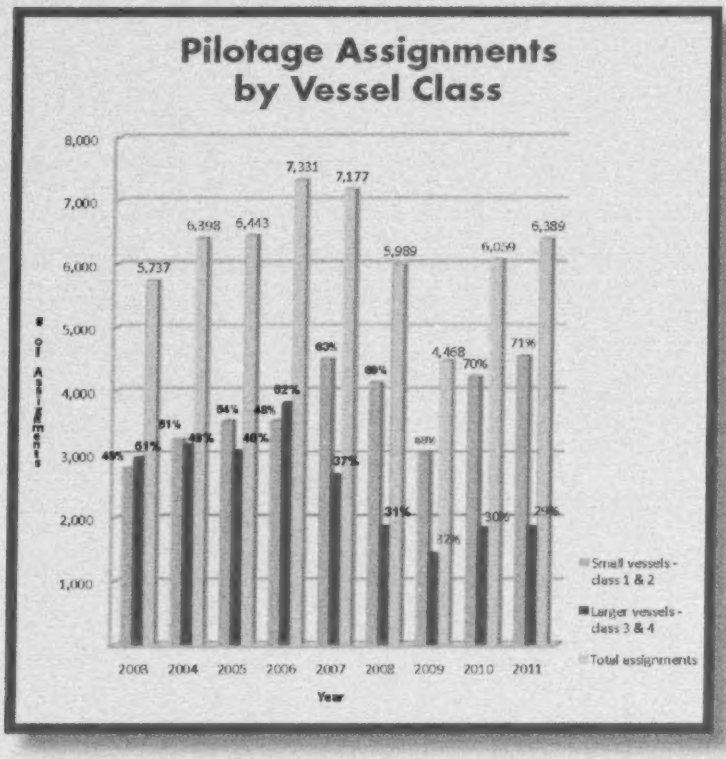
The Authority started 2011 with an accumulated deficit of $3,694,568 and finished the 2011 operating year with an accumulated deficit of $3,040,589, a decrease of $653,979. The Authority's goal is to eliminate the existing accumulated deficit by the end of 2014.

The 2011 operation surplus was attributable to an increase of traffic, reduction of operating and administrative costs and the tariff amendments implemented during the year.

The Authority had a $4,000,000 line of credit and used part of its line of credit for part of the year. The line of credit was repaid by early July.

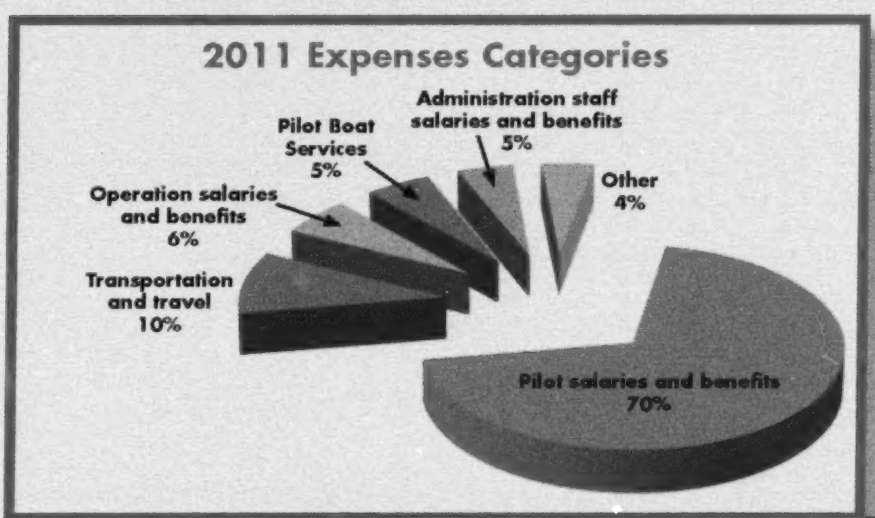
Revenues

The Authority's revenues consist mainly of pilotage charges to both Canadian and Foreign shipowners. The Authority saw an increase of Canadian tanker traffic at the start of the navigation season. The Authority saw a similar mix of small versus large ships trade in the Great Lakes in 2011 compared to 2010.



Expenses

The majority of the Authority's expenses are pilot wage/benefit related as well as pilot travel costs associated to performing the assignment. The next largest expenses are operation staff salaries and benefits associated to dispatching of the pilots to ships followed by the pilot boat expenses and the administration staff salaries and benefits costs.



GOVERNANCE REVIEW

Collective Agreement Renewal

The Authority's pilots and operation staff are represented by bargaining units. The administrative and dispatching staff are represented by The Public Service Alliance of Canada. This collective agreement expired on June 30, 2011 and is in the process of being renewed.

All pilots are members of The Canadian Merchant Service Guild and see their collective agreements expire on March 31, 2012. Notices to renew the agreements have been issued by all parties.

Enterprise Risk Management

The Authority has initiated an Enterprise Risk Management (ERM) program following its strategic planning session of June 2011. ERM has been incorporated as part of the Authority's strategy with the intentions of identifying and mitigating risks.

The focus for 2011 and 2012 will be to continue to ensure that the "Very High" ranked risks have been properly identified with appropriate mitigating actions in place to reduce the effects and likelihood of the event.

In 2011, the Authority completed an internal audit on the administration of the computer systems as they relate to segregation of duties and control. A number of measures have been implemented to increase control levels and reduce the risks.

The results of the Enterprise Risk Management are summarized in the chart below.

Risk Table

Priority	Risk Time	Risk Rating	Likelihood	Impact
1	Financial Stability / Forecasting	VERY HIGH	VERY HIGH	EXTREME
2	Pilot Succession	VERY HIGH	EXTREME	MEDIUM
3	Management Succession (5 Years)	VERY HIGH	VERY HIGH	HIGH
4	Criminal Liability	MEDIUM	LOW	MEDIUM
5	Crew Competency	VERY HIGH	EXTREME	HIGH
6	Environmental Issues	MEDIUM	MEDIUM	MEDIUM
7	Stakeholder Relations / Labour	HIGH	MEDIUM	VERY HIGH
8	Deliver Pilots to Ships	MEDIUM	MEDIUM	HIGH
9	Technology	MEDIUM	MEDIUM	MEDIUM
10	Governance	MEDIUM	MEDIUM	HIGH
11	Pilotage Certificate Implementation	MEDIUM	VERY HIGH	MEDIUM

Special Examination – Auditor General of Canada

As required by Part X of the *Financial Administration Act* (FAA), the Auditor General of Canada carried out a Special Examination of the financial and management controls and information systems and management practices maintained by the Great Lakes Pilotage Authority. The Authority is required by paragraphs 131 (1) (b) and 131 (2) (a) and (c) of the FAA to maintain these systems and practices in a manner that will provide reasonable assurance that the following requirements are met:

- the assets of the Authority are safeguarded and controlled;
- the financial, human and physical resources of the Authority are managed economically and efficiently; and
- the operations of the Authority are carried out effectively.

GOVERNANCE REVIEW (cont'd)

The Auditor General of Canada presented on April 11, 2008 its report to the Board of Directors of the Authority stating that there is reasonable assurance that there were no significant deficiencies in the systems and practices they examined, except for the significant deficiency relating to the system of exempting Canadian ships from compulsory pilotage in the Great Lakes. This system of exemption has been in place since 1972 and was originally intended as a temporary measure.

The Authority is pleased to report that with the cooperation, input and consultation with the Canadian domestic shipowners and the support from Transport Canada – Marine Safety, the deficiency has been addressed. The Authority amended its Great Lakes Pilotage Regulations in 2011 to eliminate all exemptions for domestic vessels starting in 2013. The Authority has introduced a Pilotage Certification system which meets the requirements of the *Pilotage Act* and will be based on examinations and approved Pilotage Certificate Training Programs.

The next Special Examination is scheduled for 2018.

2012 Strategic Outlook

The Board of Directors and Senior Management held a two-day Strategic Planning exercise in Collingwood, Ontario on June 20-21, 2011. The Board adopted an Enterprise Risk Management program which will guide its activities in the future. Significant risks were identified and strategies were established to address and mitigate the effects of these risks.

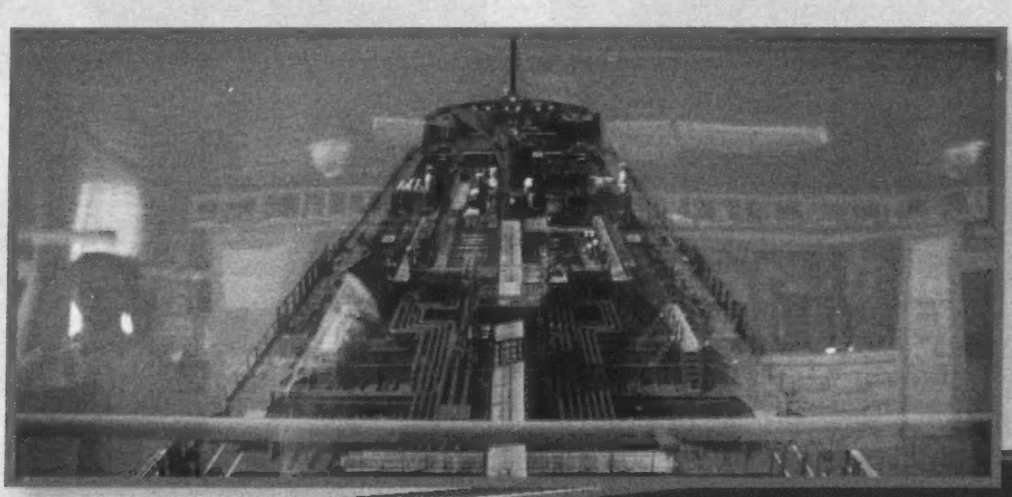
Pilot numbers were reduced by 15% in 2009-2010 when traffic decreased by 42% in the 2008 and 2009 navigation season. Traffic in 2010 and 2011 has rebounded and increased by 41% due in large part to the 2010 economic recovery in North America and Europe. Pilot levels set in 2009 were adequate to meet 2011 traffic increases.

Tariff increases for the 2012 to 2016 period are expected to be set at levels that will eliminate the accumulated deficit in the period and establish a reasonable operating surplus.

The Authority is now working with the Canadian shipowners in establishing training requirements and evaluation standards for issuing Pilotage Certificates in 2013 once the current exemption system is eliminated. The Authority will be taking measures to grandfather individuals that are on the current exemption list so that they receive their Great Lakes Pilotage Certificate before the start of the 2013 navigation season.

The Authority will be replacing all Portable Pilotage Units (PPU) operated by the pilots in the performance of their duties. These PPU's have demonstrated that safety and efficiency of pilotage has increased over the last six years since the Authority funded the introduction of PPU's in the Great Lakes region.

The Authority is planning on maintaining a stable workforce for 2012 and has only one major capital expenditure planned which is the purchase of PPU's.



OPERATING SUMMARY

(000's)

	Budget	ACTUAL				
	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Revenue	$19,375	$19,599	$20,089	$13,770	$16,221	$19,006
Operating costs	18,583	18,945	18,076	15,635	16,458	18,744
Surplus (deficit)	$ 792	$ 654	$ 2,013	$(1,865)	$ (237)	$ 262
Budget	$ 792	$ 1,059	$ 47	$ 483	$ 362	$ 519

AVERAGE HUMAN RESOURCES

	Budget	ACTUAL				
	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Administrative	9.5	9.5	9	9	10	10
Pilots	56	56.5	56.5	56.5	62.5	62
Dispatchers	9	8	8.5	8.5	9	9
	74.5	74	74	74	81.5	81

PILOT ASSIGNMENTS

	Budget	ACTUAL				
	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Actual	-	6,389	6,059	4,468	5,989	7,177
Planned	6,100	5,325	4,217	5,800	6,400	6,440

ACCIDENT FREE ASSIGNMENTS

	Budget	ACTUAL				
	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Number	6,100	6,386	6,052	4,460	5,975	7,165
Percentage	100%	99.9%	99.9%	99.8%	99.8%	99.8%

AVERAGE COST OF PERFORMING AN ASSIGNMENT

	Budget	ACTUAL				
	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Amount	$3,046	$2,965	$2,983	$3,499	$2,748	$2,612

MANAGEMENT REPORT

The management of the Authority is responsible for the preparation and fair presentation of the financial statements in accordance with International Financial Reporting Standards and for all other information presented in the annual report. This responsibility includes the selection of appropriate accounting principles and the exercise of careful judgment in establishing reasonable estimates. Financial information shown elsewhere in this annual report is consistent with that contained in the financial statements.

Management maintains books of account, financial and management control, and information systems, together with management practices designed to provide reasonable assurance that reliable and relevant information is available on a timely basis. These systems and practices provide reasonable assurance that assets are safeguarded and controlled, that resources are managed economically and efficiently in the attainment of corporate objectives, and that operations are carried out effectively. These systems and practices are also designed to provide reasonable assurance that the transactions are in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Pilotage Act* and regulations and the by-laws of the Authority.

The Board of Directors is comprised of Directors who are not employees of the Authority. The Board of Directors is responsible for ensuring that management fulfils its responsibilities for financial reporting and internal control. The Audit Committee oversees the entity's systems of internal accounting and administration control. The Committee meets with management and the auditors to satisfy itself that responsibilities are properly discharged and to review the financial statements. The financial statements and annual report are reviewed and approved by the Board of Directors on the recommendation of the Audit Committee.

The external auditor, the Auditor General of Canada, is appointed under the *Pilotage Act* and has audited the financial statements in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. His report outlines the nature of the audit and expresses his opinion on the financial statements of the entity.

R.F. Lemire
Chief Executive Officer

R.R. Ménard
Secretary / Treasurer

Cornwall, Ontario
March 2, 2012

Auditor General of Canada
Vérificateur général du Canada

INDEPENDENT AUDITOR'S REPORT

To the Minister of Transport, Infrastructure and Communities

Report on the Financial Statements

I have audited the accompanying financial statements of Great Lakes Pilotage Authority, which comprise the statements of financial position as at 31 December 2011, 31 December 2010 and 1 January 2010, and the statements of operations and comprehensive income, the statements of changes in equity and statements of cash flows for the years ended 31 December 2011 and 31 December 2010, and a summary of significant accounting policies and other explanatory information.

Management's Responsibility for the Financial Statements

Management is responsible for the preparation and fair presentation of these financial statements in accordance with International Financial Reporting Standards, and for such internal control as management determines is necessary to enable the preparation of financial statements that are free from material misstatement, whether due to fraud or error.

Auditor's Responsibility

My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audits. I conducted my audits in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I comply with ethical requirements and plan and perform the audit to obtain reasonable assurance about whether the financial statements are free from material misstatement.

An audit involves performing procedures to obtain audit evidence about the amounts and disclosures in the financial statements. The procedures selected depend on the auditor's judgment, including the assessment of the risks of material misstatement of the financial statements, whether due to fraud or error. In making those risk assessments, the auditor considers internal control relevant to the entity's preparation and fair presentation of the financial statements in order to design audit procedures that are appropriate in the circumstances, but not for the purpose of expressing an opinion on the effectiveness of the entity's internal control. An audit also includes evaluating the appropriateness of accounting policies used and the reasonableness of accounting estimates made by management, as well as evaluating the overall presentation of the financial statements.

I believe that the audit evidence I have obtained in my audits is sufficient and appropriate to provide a basis for my audit opinion.

.../2

Opinion

In my opinion, the financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of Great Lakes Pilotage Authority as at 31 December 2011, 31 December 2010 and 1 January 2010, and its financial performance and its cash flows for the years ended 31 December 2011 and 31 December 2010 in accordance with International Financial Reporting Standards.

Report on Other Legal and Regulatory Requirements

As required by the *Financial Administration Act*, I report that, in my opinion, the accounting principles in International Financial Reporting Standards have been applied, after giving retrospective effect to the adoption of the new standards as explained in Note 18 to the financial statements, on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of Great Lakes Pilotage Authority that have come to my notice during my audits of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Pilotage Act* and regulations and the by-laws of Great Lakes Pilotage Authority.

Lucie Cardinal, CA auditor
Principal
for the Auditor General of Canada

2 March 2012
Montréal, Canada

Statement of Financial Position
(In Canadian dollars)

	December 31 2011	December 31 2010 (Restated - Note 6)	January 1 2010 (Restated - Note 6)
ASSETS			
Current			
Cash and cash equivalents	$1,236,643	$2,006,179	$ -
Investments (Note 11)	2,369,197	-	-
Accounts receivable and prepaids	2,404,905	2,562,651	1,598,004
	6,010,745	4,568,830	1,598,004
Non-current			
Property and equipment (Note 8)	94,960	97,387	114,182
Intangible assets (Note 9)	9,560	21,480	40,762
	$6,115,265	$4,687,697	$1,752,948
LIABILITIES			
Current			
Bank indebtedness and bank overdraft (Note 10)	$ -	$ -	$ 873,825
Accrued salaries and benefits	5,350,832	4,446,261	3,090,001
Other accounts payable and accrued charges	350,553	334,040	305,821
Employee future benefits (Note 13)	116,063	92,884	138,549
	5,817,448	4,873,185	4,408,196
Non-current			
Employee future benefits (Note 13)	3,338,406	3,509,080	3,052,427
	9,155,854	8,382,265	7,460,623
EQUITY			
Accumulated deficit	(3,040,589)	(3,694,568)	(5,707,675)
	$6,115,265	$4,687,697	$1,752,948
Commitments (Note 16)			

The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

Approved by the Board of Directors and authorized for issue on March 2, 2012.

R. F. Lemire
Chief Executive Officer

T. Geddes
Director

Statement of Operations and Comprehensive Income
for the year ended December 31
(In Canadian dollars)

	2011	2010 (Restated - Note 6)
Revenues		
Pilotage charges	$19,324,077	$19,832,346
Dispatching and pilot boat income	256,670	244,686
Interest and other income	17,791	11,692
	19,598,538	20,088,724
Expenses		
Pilots' salaries and benefits	13,196,544	12,790,075
Transportation and travel	1,906,875	1,662,923
Operation staff salaries and benefits	1,136,034	1,064,229
Pilot boat services	1,021,987	898,554
Administration staff salaries and benefits	862,094	826,555
Utilities, materials and supplies	164,260	116,143
Professional and special services	128,780	162,992
Pilot laptop and navigation software	110,550	105,139
Rentals	101,099	99,440
Pilot training costs	85,379	76,901
Repairs and maintenance	66,251	35,365
Communications	59,095	59,276
Purchased dispatching services	46,897	51,490
Amortization	38,093	48,906
Financing costs and other charges	20,621	77,629
	18,944,559	18,075,617
Profit and comprehensive income for the year	$ 653,979	$ 2,013,107

The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

Statement of Changes in Equity for the year ended December 31
(In Canadian dollars)

	2011	2010 (Restated - Note 6)
Accumulated deficit, beginning of year	$(3,694,568)	$(5,427,575)
Correction of retirees' death benefits (Note 6)	-	(280,100)
Adjusted accumulated deficit, beginning of year	(3,694,568)	(5,707,675)
Profit and comprehensive income for the year	653,979	2,013,107
Accumulated deficit, end of year	$(3,040,589)	$(3,694,568)

The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

Statement of Cash Flows for the year ended December 31
(In Canadian dollars)

	2011	2010 (Restated - Note 6)
Operating activities		
Profit and comprehensive income for the year	$ 653,979	$ 2,013,107
Items not affecting cash:		
Employee future benefits	(147,495)	410,988
Amortization	38,093	48,906
Changes in non-cash working capital items:		
Decrease (Increase) in accounts receivables and prepaids	157,746	(964,647)
Increase in accrued salaries and benefits	904,571	1,356,260
Increase in other accounts payable and accrued charges	16,513	28,219
Cash provided by operating activities	1,623,407	2,892,833
Investing activities		
Purchase of investments	(2,369,197)	-
Acquisition of property and equipment and intangible assets	(23,746)	(12,829)
Cash used in investing activities	(2,392,943)	(12,829)
Financing activities		
Re-payment of bank indebtedness	-	(786,067)
Cash and cash equivalents:		
Net (decrease) increase in cash during the year	(769,536)	2,093,937
Cash, beginning of year	2,006,179	(87,758)
Cash end of year	$ 1,236,643	$ 2,006,179
Represented by:		
Cash	$ 485,692	$ 805,638
Cash equivalents	750,951	1,200,541
Supplemental information		
Interest paid during the year	$ 6,834	$ 52,286

The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

Notes to the Financial Statements
December 31, 2011
(In Canadian dollars)

1. Authority and objectives

The Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. (The Authority) was established in February 1972 pursuant to the *Pilotage Act*, incorporated as a limited company in May 1972, and was continued under the *Canada Business Corporations Act*. Until October 1st, 1998, it operated under the name of Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. and was a subsidiary of the St. Lawrence Seaway Authority. Pursuant to the *Canada Marine Act*, which received Royal Assent on June 11, 1998, the name of the Authority was changed to Great Lakes Pilotage Authority and the Authority was deemed to have been established under subsection 3(1) of the *Pilotage Act*. The Authority is a Crown corporation listed in Schedule III, Part I of the *Financial Administration Act*.

The objectives of the Authority are to establish, operate, maintain and administer a safe and efficient pilotage service within designated Canadian waters.

The Authority is exempt from any income taxes.

The principal registered address and records office of the Authority are located at 202 Pitt Street, 2nd floor, Cornwall, Ontario.

Regulation of tariff of pilotage charges

The Authority shall, with the approval of the Governor in Council, make regulations prescribing tariffs of pilotage charges to be paid to that Authority. The tariff approval process is set out in the *Pilotage Act*. Consequently, the Authority must first publish the proposed tariff regulation in the *Canada Gazette*. Any person who has reason to believe that a regulation in this proposal is not in the public interest may file a notice of objection, setting out the grounds therefore, with the Canadian Transportation Agency (Agency) within thirty days following publication of the proposed regulation in the *Canada Gazette*. In such a case, the Agency must investigate the proposed regulation as necessary or desirable in the public interest, including the holding of public hearings. Once its investigation is complete, the Agency must make a recommendation within 120 days following the receipt of notices of objection, and the Authority is required to govern itself accordingly. The Agency is an entity related to the Authority as an organization of the federal government.

The tariffs may come into force 30 days after their publication in the *Canada Gazette*. However, where the Agency recommends a pilotage charge that is lower than that fixed by the Authority, the Authority is required to reimburse the difference between this charge and the charge recommended by the Agency, plus interest, to any person who has paid the fixed charge. The *Pilotage Act* stipulates that the Governor in Council may amend or cancel a recommendation of the Canadian Transportation Agency.

The tariffs of pilotage charges must be fair and reasonable, and must enable the Authority to operate on a self-sustaining financial basis. Thus, the tariffs fixed are intended to allow the Authority to recover costs.

2. Basis of presentation

(a) Declaration of conformity

These financial statements, including comparatives, have been prepared in compliance with International Financial Reporting Standards ("IFRS") as issued by the International Accounting Standards Board ("IASB"). These are the first financial statements of the Authority prepared under IFRS. The disclosures concerning the transition from Canadian generally accepted accounting principles ("GAAP") to IFRS are included in Note 18. The financial statements were approved by the Board of Directors on March 2, 2012.

(b) Basis of measurement

The financial statements have been prepared at historical cost except for financial assets classified as at fair value through profit and loss, which are measured at fair value.

3. Accounting standards issued but not yet effective

IFRS 9 – Financial Instruments - to be effective January 1, 2013
IFRS 13 – Fair Value Measurement - to be effective January 1, 2013
IAS 1 – Presentation of Financial Statements - to be effective January 1, 2013
IAS 19 – Employee Benefits - to be effective January 1, 2013

The Authority has not early adopted these revised standards and is currently assessing the impact that these standards will have on the financial statements.

4. Significant accounting policies

The significant accounting policies are as follows:

(a) Cash and cash equivalents

Cash equivalents represent short-term, highly liquid investments and consist of Canadian dollar deposits held by a Canadian chartered bank earning a weighted average interest rate of 1% (2010 - 1%).

(b) Investments

The objective of the Authority's investment policy is to maximize the investment rate of return in a Government of Canada guaranteed bond portfolio.

The Authority has elected to designate all investments as fair value through profit and loss ("FVTPL"). Consequently, investments are initially recorded at fair value, and subsequently re-measured to fair value at each reporting date. Fair value is based on the quoted price of the securities at the reporting date. Purchases and sales of investments are recognized on a settlement date basis.

Realized gains and losses from the interest received and from sale of investments are recognized in interest and other income in the period realized. Unrealized gains and losses from all other fluctuations in fair value are recognized in interest and other income in the period in which they occur.

(c) Property and equipment

Property and equipment are recorded at cost. Amortization of property and equipment is calculated on a straight-line basis and is based on the estimated useful lives of the assets as follows:

Asset category	Estimated useful life
Buildings	20 years
Furniture	10 years
Leasehold improvements	10 years
Communication and computer equipment	5 years

Depreciation methods, useful lives and residual values are reviewed at each year end and adjusted for the future.

(d) Intangible asset

Software is recorded at cost. Amortization of software is calculated on a straight-line basis and is based on the estimated useful life of the asset as follows:

Asset category	Estimated useful life
Software	5 years

(e) Pension benefits

Substantially all of the employees of the Authority are covered by the public service pension plan (the "Plan"), a contributory defined benefit plan established through legislation and sponsored by the Government of Canada. Contributions are required by both the employees and the Authority to cover current service cost. Pursuant to legislation currently in place, the Authority has no legal or constructive obligation to pay further contributions with respect to any past service or funding deficiencies of the Plan. Consequently, contributions are recognized as an expense in the year when employees have rendered service and represent the total pension obligation of the Authority.

(f) Severance benefits

Employees are entitled to severance benefits, as provided for under labour contracts and conditions of employment. The cost of the severance benefits earned by employees is determined annually on an actuarial basis using the projected unit credit method prorated with years of credited service and management's best estimate assumptions, such as the discount rate, rate of salary increase, inflation, retirement ages of employees and other factors. The actuarial gain (loss) is recognized in the profit or loss.

The benefit costs are determined using the cost of employee benefits for the current year's service, the interest cost on the accrued benefit obligation and net actuarial gain or loss for the year. The average remaining service period of the active employees covered by the plan is 10.9 years (December 31, 2010 – 7.0 years and January 1, 2010 – 7.8 years). The measurement date is December 31.

(g) Retirees' death benefits

Former employees who retired prior to 1999 have been granted a death benefit. The liability amount for this benefit is determined annually on an actuarial basis using the projected unit credit method. The actuarial gain (loss) is recognized in the profit or loss.

The annual cost of this benefit comprises the amount of benefits paid in the year plus the change in the actuarial liability during the year, reduced by a retiree contribution. There are 35 (December 31, 2010 - 38, January 1, 2010 – 38) participants in this closed plan with an average age of 81 years (December 31, 2010 – 81, January 1, 2010 – 80) and an average death benefit of $14,000 (December 31, 2010 - $13,200, January 1, 2010 - $13,200). There is also a spousal death benefit for 24 (December 31, 2010 – 24, January 1, 2010 – 24) participants at a fixed amount of $2,000 each as of December 31, 2011, December 31, 2010 and January 1, 2010.

(h) Employee benefits

The Authority's short-term employee benefits which include compensated absences, are evaluated on an undiscounted basis and are expensed as the related services are rendered.

(i) Effects of changes in foreign exchange rate

Assets and liabilities denominated in foreign currencies are translated into Canadian dollars at exchange rates prevailing at the statement of financial position date. Revenues and expenses denominated in foreign currencies are translated into Canadian dollars at monthly average exchange rates. All exchange gains and losses are included under interest and other income in profit and loss for the year.

(j) Revenue recognition

Revenues earned from pilotage charges, dispatching and pilot boat income are recognized as services are rendered. Interest and other income are recognized using the effective interest method as they are earned.

(k) Financial assets

Financial assets are classified into one of four categories:

- Fair value through profit or loss ("FVTPL");
- Held-to-maturity ("HTM");
- Available for sale ("AFS"); and,
- Loans and receivables.

The classification is determined at initial recognition and depends on the nature and purpose of the financial asset. The Authority has financial assets in two categories, FVTPL and loans and receivables.

(i) FVTPL financial assets

Financial assets are classified as FVTPL when the financial asset is held for trading or it is designated as FVTPL.

A financial asset is classified as held for trading if:

- It has been acquired principally for the purpose of selling in the near future;
- It is a part of an identified portfolio of financial instruments that the Authority manages and has an actual pattern of short-term profit-taking; or
- It is a derivative that is not designated and effective as a hedging instrument.

Financial assets classified as FVTPL are stated at fair value with any resultant gain or loss recognized in profit or loss. The net gain or loss recognized incorporates any dividend or interest earned on the financial asset.

Cash, cash equivalents and investments are classified as FVTPL. Measuring these investments at fair value provides better alignment between the accounting results and how the portfolio is managed.

Derivative financial instruments are financial contracts that derive their value from changes in an underlying variable. The Authority does not enter into derivative financial instruments for trading or speculative purposes and does not apply hedge accounting to its derivatives.

(ii) Loans and receivables

Loans and receivables are non-derivative financial assets with fixed or determinable payments that are not quoted in an active market. Loans and receivables are initially recognized at the fair value and subsequently carried at amortized cost less impairment losses. The impairment loss of receivables is based on a review of all outstanding amounts at period end. Bad debts are written off during the year in which they are identified.

Loans and receivables include accounts receivable. Due to the short-term nature of accounts receivable, their carrying values are deemed to approximate their fair values.

(iii) Effective interest method

The effective interest method calculates the amortized cost of a financial asset and allocates interest income over the corresponding period. The effective interest rate is the rate that discounts estimated future cash receipts over the expected life of the financial asset, or, where appropriate, a shorter period, to the net carrying amount on initial recognition.

Income is recognized on an effective interest basis for debt instruments other than those financial assets classified as FVTPL.

(iv) Impairment of financial assets

Financial assets are assessed for indicators of impairment at each period end. Financial assets are impaired when there is objective evidence that, as a result of one or more events that occurred after the initial recognition of the financial asset, the estimated future cash flows of the investment have been impacted.

Objective evidence of impairment could include the following:

- Significant financial difficulty of the issuer or counterparty;
- Default or delinquency in interest or principal payments; or
- It has become probable that the borrower will enter bankruptcy or financial reorganization.

For financial assets carried at amortized cost, the amount of the impairment is the difference between the asset's carrying amount and the present value of the estimated future cash flows, discounted at the financial asset's original effective interest rate.

The carrying amount of all financial assets, excluding accounts receivables, is directly reduced by the impairment loss. The carrying amount of accounts receivables is reduced through the use of an allowance account. When accounts receivable are considered uncollectible, it is written off against the allowance account. Subsequent recoveries of amounts previously written off are credited against the allowance account. Changes in the carrying amount of the allowance account are recognized in profit or loss.

If, in a subsequent period, the amount of the impairment loss decreases and the decrease can be objectively related to an event occurring after the impairment was recognized, the previously recognized impairment loss is reversed through profit or loss. On the date of impairment reversal, the resulting carrying amount of the financial asset cannot exceed what its amortized cost would have otherwise been at that date had the previous impairment loss never been recognized in the first place.

(v) Derecognition of financial assets

A financial asset is derecognized when:

- The contractual right to the asset's cash flows expire; or
- If the Authority transfers the financial asset and substantially all risks and rewards of ownership to another entity.

(l) Financial liabilities

Financial liabilities are classified as either financial liabilities at FVTPL or other financial liabilities. All of the Authority financial liabilities are classified as other financial liabilities.

(i) Other financial liabilities

Other financial liabilities are initially measured at fair value, net of transaction costs, and are subsequently measured at amortized cost using the effective interest method, with interest expense recognized on an effective yield basis.

The effective interest method is a method of calculating the amortized cost of a financial liability and of allocating interest expenses over the corresponding period. The effective interest rate is the rate that exactly discounts estimated future cash payments over the expected life of the financial liability, or, where appropriate, a shorter period, to the net carrying amount on initial recognition.

The Authority has classified other accounts payable and accrued charges, bank indebtedness and bank overdraft and accrued salaries and benefits as other financial liabilities. Due to the short-term nature of these accounts, their carrying values are deemed to approximate their fair values.

(ii) Derecognition of financial liabilities

The Authority derecognizes financial liabilities when, and only when, the Authority's obligations are discharged, cancelled or they expire.

(m) Exchange of services

Exchange of services are recorded at the estimated fair value of the goods or services received. Revenues from exchange of services are recognized when the related services are rendered. Expenses resulting from exchange of services are recognized during the period when the related goods or services are provided by third parties.

(n) Lease Payments

All Authority leases and leased assets are not recognized on the statement of financial position since virtually all the risks and benefits associated with ownership of leased assets are not passed to the Authority.

Payments under operating leases are expensed on a straight line over the term of the lease.

5. Critical accounting estimates and judgments

The preparation of financial statements requires management to make judgments, estimates and assumptions that affect the application of policies and reported amounts of assets and liabilities, and revenue and expenses. The estimates and associated assumptions are based on historical experience and various other factors that are believed to be reasonable under the circumstances, the results of which form the basis of making the judgments about carrying values of assets and liabilities that are not readily apparent from other sources. Actual results may differ from these estimates.

The estimates and underlying assumptions are reviewed on an ongoing basis. Revisions to accounting estimates are recognized in the period in which the estimate is revised if the revision affects only that period or in the period of the revision and further periods if the review affects both current and future periods.

Judgments made by management in the application of IFRS that have a significant effect on the financial statements and estimates with a significant risk of material adjustment in the current and following fiscal year are discussed as follows.

(a) Significant accounting estimates

Significant accounting estimates are estimates and assumptions made by management that may result in material adjustments to the carrying amount of assets and liabilities within the next year.

Employee severance and retirees death benefits

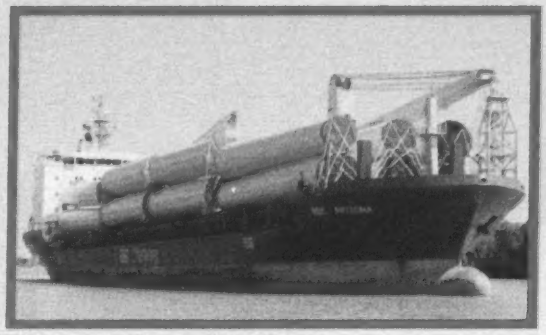
The Authority engaged a third party actuary to assess the fair value of its employee severance benefits and the retirees' death benefit. The Authority assesses these obligations at December 31 each year.

Depreciation rates

Refer to Note 4 (c) and 4 (d) for the estimated maximum useful lives of property and equipment and intangible assets.

(b) Significant accounting judgments

Significant accounting judgments are accounting policies that have been identified as being complex or involving subjective judgments or assessments. Management has not made any significant accounting judgments in the preparation of these financial statements.



6. Correction of retirees' death benefits

The Authority has been providing death benefits to retirees who retired prior to 1999. The cost of providing this benefit has been expensed annually up to 2010. The Authority has determined this benefit is a defined benefit plan that should have been accounted for in the years 1999-2010 in accordance with CICA Handbook Section 3461 – Employee Future Benefits Section 3461 and IAS 19 Employee Benefits. These standards requires the recognition of the liability on the statement of financial position and the recognition of an annual expense based on the costs incurred and change in the liability during the year.

Consequently, the 2010 opening accumulated deficit has been charged with $280,100, being the actuarially determined liability as of that date. The non-current employee future benefits on the January 1, 2010 financial position were accordingly increased by $280,100. The 2010 salaries and benefits previously reported have been restated to recognize an additional expense of $32,200 related to this benefit. At December 31, 2010, the current employee future benefits were increased by $52,500 and the non-current employee future benefits were increased by $259,800.

7. Financial instruments

Risk management

The Authority, through its financial assets and financial liabilities, is exposed to the following risks from its use of financial instruments: credit risk, liquidity risk, and market risk. The Authority manages these risk exposures on an ongoing basis.

Credit risk

Credit risk on financial instruments arises from the possibility that the issuer of a financial instrument fails to meet its obligation. To manage this risk, the Minister of Finance authorizes the Authority to only invest in bonds or other obligations of or guaranteed by Her Majesty in right of Canada or any province, or any municipality in Canada.

The carrying amount of cash and cash equivalents, investments and accounts receivable represents the maximum credit exposure.

The Authority's accounts receivable had a carrying value of $2,061,379 as at December 31, 2011 (December 31, 2010 - $2,517,753 and January 1, 2010 - $1,563,751). There is no concentration of accounts receivable with any one customer. As at December 31, 2011, 0% (December 31, 2010 - 0%, January 1, 2010 – 0%) of accounts receivable were over 90 days past due, whereas 80% (December 31, 2010 - 100%, January 1, 2010 – 100%) were current, or less than 30 days past due. Historically, the Authority has not incurred any significant losses with respect to bad debts. The Authority's allowance for doubtful accounts was nil at December 31, 2011 (December 31, 2010 - nil, January 1, 2010 - nil).

The credit risk related to cash is minimized as these assets are held with a Canadian chartered bank. The credit risk related to cash equivalents and short term investments is minimized as these assets are all bonds or other obligations guaranteed by Her Majesty in right of Canada or any Province, or any Municipality in Canada.

Liquidity risk

Liquidity risk is the risk that the Authority will not be able to meet its financial obligations as they fall due. The Authority must operate on a self-sufficiency basis and does not have access to Parliamentary appropriations and, as a result, depends on its funding sources, borrowing and cash flows from operating activities to fill its financing requirements. The Authority manages liquidity risk by continuously monitoring actual and projected cash flows. Also, as presented in note 10, the Authority has available as required an operating line of credit renewable annually. The Authority has taken measures to obtain a line of credit with the approval of the 2012-2016 corporate plan in order to meet its financial obligation. As at December 31, 2011 and December 31, 2010, the Authority's financial liabilities were limited to accrued salaries and benefits, other accounts payable and accrued charges. As at January 1, 2010, the Authority's financial liabilities consisted of bank indebtedness and bank overdraft, accrued salaries and benefits, other accounts payable and accrued charges.

The Authority's financial liabilities had a carrying value of $5,701,385 (December 31, 2010 - $4,780,301, January 1, 2010 - $4,269,647). As at December 31, 2011 (December 31, 2010 – 100%, January 1, 2010 – 100%), all of the Authority's accrued salaries and benefits and other accounts payable and accrued charges were current or less than 90 days.

The Authority has credit facilities with a Canadian chartered bank. At December 31, 2011, the Authority was not using the line of credit (December 31, 2010 – nil, January 1, 2010 - $786,067). The facility is reviewed on an annual basis and the Authority expects it to be renewed and the obligation rolled over.

Market risk

Market risk is the risk that changes in market prices, such as foreign exchange rates and interest rates will affect the Authority`s income or the value of its holdings of financial instruments.

(a) Interest rate risk:

The Authority`s cash equivalent and investments include short term highly liquid investments. The interest rate risk is managed by limiting term investments to 12 months or less. It is management`s opinion that the Authority is not exposed to any significant interest rate risk.

(b) Currency risk and other risks:

The Authority is not presently exposed to any significant currency risk or other price risk.

Fair values

Financial instruments that are measured subsequent to initial recognition at fair value are grouped into a hierarchy based on the degree to which the fair value is observable. Level 1 fair value measurements are derived from unadjusted, quoted prices in active markets for identical assets or liabilities. Level 2 fair value measurements are derived from inputs other than quoted prices included within Level 1 that are observable for the asset or liability directly or indirectly. Level 3 fair value measurements are derived from valuation techniques that include inputs for the asset or liability that are not based on observable market data.

The Authority's cash and cash equivalents, investments and bank indebtedness and overdraft are measured subsequent to initial recognition at fair value and are Level 1 at December 31, 2011, December 31, 2010 and January 1, 2010. The Authority did not have Level 2 or 3 financial instruments at December 31, 2011, December 31, 2010 and January 1, 2010.

8. Property and equiment

	Buildings	Furniture	Leasehold improvements	Communication and computer equipment	Total
Cost					
At January 1, 2010	$ 38,494	$ 83,022	$ 78,460	$ 80,806	$ 280,782
Assets acquired	-	-	-	6,829	6,829
Disposals	-	-	-	(1,240)	(1,240)
At December 31, 2010	38,494	83,022	78,460	86,395	286,371
Assets acquired	-	18,000	3,495	1,051	22,546
Disposals	-	-	-	(8,879)	(8,879)
At December 31, 2011	$ 38,494	$101,022	$ 81,955	$ 78,567	$ 300,038
Accumulated amortization					
At January 1, 2010	$ 38,494	$ 48,708	$ 24,079	$ 55,319	$ 166,600
Amortization for the year	-	5,337	7,958	9,089	22,384
At December 31, 2010	38,494	54,045	32,037	64,408	188,984
Amortization for the year	-	7,137	7,526	1,431	16,094
At December 31, 2011	$ 38,494	$ 61,182	$ 39,563	$ 65,839	$ 205,078
Carrying amounts					
At January 1, 2010	$ -	$ 34,314	$ 54,381	$ 25,487	$ 114,182
At December 31, 2010	$ -	$ 28,977	$ 46,423	$ 21,987	$ 97,387
At December 31, 2011	$ -	$ 39,840	$ 42,392	$ 12,728	$ 94,960

9. Intangible assets

	Software	Total
Cost		
At January 1, 2010	$ 304,818	$ 304,818
Assets acquired	6,000	6,000
Disposals	(173,028)	(173,028)
At December 31, 2010	137,790	137,790
Assets acquired	1,200	1,200
Disposals	-	-
At December 31, 2011	$ 138,990	$ 138,990
Accumulated amortization		
At January 1, 2010	$ 264,056	$ 264,056
Amortization for the year	(147,746)	(147,746)
At December 31, 2010	116,310	116,310
Amortization for the year	13,120	13,120
At December 31, 2011	$ 129,430	$ 129,430
Carrying amounts		
At January 1, 2010	$ 40,762	$ 40,762
At December 31, 2010	$ 21,480	$ 21,480
At December 31, 2011	$ 9,560	$ 9,560

10. Bank indebtedness and bank overdraft

The following table represents the total bank indebtedness for the Authority.

	December 31 2011	December 31 2010	January 1 2010
Revolving demand credit facility of up to $4.0 million to provide working capital financing. The interest rate is equivalent to the bank's prime rate.	$ -	$ -	$ 873,825

The Minister of Finance authorizes this amount. The credit facility is available to the Authority as required and is renewed annually. During the 2011 year end, the interest expense was $ 6,834 (2010 - $ 52,286).

11. Investments

	December 31 2011		December 31 2010		January 1 2010	
	Fair Value	Face Value	Fair Value	Face Value	Fair Value	Face Value
Provincial Bonds	$2,369,197	$2,360,254	$ -	$ -	$ -	$ -

The interest earned during the year was $9,895 (2010 – Nil). The annualized rates of return during the period on these investments were between .92% and 1.28%.

12. Pension plan

The Public Service Pension Plan (the "Plan") is a multi-employer plan which requires the Authority to make contributions to the Plan. The Plan is a defined benefit plan whereby participants receive benefits based on years of service and average earnings at retirement. The benefits are fully indexed to the Consumer Price Index.

The Authority does not receive information pertaining to the Plan position or its participation in the Plan and consequently does not have sufficient information to account for the Plan as a defined benefit pension plan. As a result, the authority accounts for its participation in the Plan as a defined contribution pension plan in accordance with IAS 19, Employee Benefits. A surplus or deficit in the Plan may have an impact on future contributions made by the Authority, which would be communicated by the Government of Canada through the contribution matching ratio (percentage contributed by the Authority for every dollar contributed by the employee).

The Authority contributes $1.86 (2010 - $1.94) for every dollar contributed by the employee. If an employee's annual salary is greater than $142,800 (2010 - $139,500), the portion of the employee's salary above this amount is subject to an employer contribution of $9.50 (2010 - $8.90) for every dollar contributed by the employee. Contributions during the year were as follows:

	December 31, 2011	December 31, 2010
Authority	$1,159,142	$1,082,152
Employee	609,740	551,144
Total contributions	$1,768,882	$1,633,296

The Administration expects that contributions of $ 1,715,000 will be made to the plan in 2012.

13. Employee future benefits

a) Severance benefits

The post-employment severance benefit is provided to all current employees under various collective agreements and employment contracts. The cost of the benefit is fully paid by the Authority. This plan is unfunded and requires no contributions from employees.

The Authority measures its accrued benefit obligations of its post-employment severance benefit for accounting purposes as at December 31st of each year. Total severance benefits cost of $112,408 (2010 - $474,289) is included in the statement of operations and comprehensive income under salaries and benefits with $97,728 (2010 - $384,393) for pilots, $9,116 (2010 - $34,435) for operations and $5,564 (2010 - $55,461) for administration.

Information about the plan, measured as at the statement of financial position date, is as follows:

Key assumptions:

	December 31 2011	December 31 2010	January 1 2010
Discount rate	4.1%	4.1%	5.0%
Estimated salary rate increase	1.5%-2%	1.5%-3%	1.5%-3%
Age at retirement	65	61	61

13. Employee future benefits (cont'd)

Annual amounts:

	December 31 2011	December 31 2010	January 1 2010
Accrued benefit obligation:			
Balance at beginning of year	$3,289,664	$2,910,876	$2,865,165
Current service costs	188,868	167,898	151,200
Interest cost	137,526	151,551	184,396
Benefits paid during year	(248,503)	(95,500)	(609,334)
Actuarial losses (gains)	(213,986)	154,839	319,449
Balance at end of year	$3,153,569	$3,289,664	$2,910,876
Current portion	$ 95,363	$ 40,384	$ 138,549
Non-current portion	3,058,206	3,249,280	2,772,327
	$3,153,569	$3,289,664	$2,910,876

b) Retirees'death benefits

The death benefit is provided to a closed group of pre-1999 retirees and their spouses. The plan is unfunded and does require a monthly contribution from the retiree of $1.90 per $1,000 of benefit.

The Authority measures the accrued benefit obligation of the retirees' death benefit plan for accounting purposes as at December 31 of each year. Total death benefit cost of $41,100 (2010 - $32,200) is included in the pilots', salaries and benefits in the statement of operations and comprehensive income.

Key assumptions:

	December 31 2011	December 31 2010	January 1 2010
Discount rate	4.00%	4.66%	5.48%
Annual amounts:			
Accrued benefit obligation:			
Balance at the beginning of the year	$ 312,300	$ 280,100	-
Interest	13,300	15,300	-
Actuarial losses	27,800	16,900	-
Benefits paid	(52,500)	-	-
Balance at the end of the year	$ 300,900	$ 312,300	-
Current portion	$ 20,700	$ 52,500	$ -
Non-current portion	280,200	259,800	280,100
	$ 300,900	$ 312,300	$ 280,100

In 2011 and prior years the Authority purchased an insurance contract to provide the benefits under this plan. The cost of the insurance coverage was $69,146 (2010 - $64,452). The contract is not being renewed for 2012.

14. Capital management

The Authority's capital is its equity, which consists of accumulated deficit of $3,040,589 (2010 - $3,694,568 and January 1, 2010 - $5,707,675).

The Authority is subject to financial management and accountability provisions of the *Financial Administration Act* which imposes restrictions in relation to borrowings and acquisition of investments. On an annual basis the Authority must receive approval of all borrowings from the Minister of Finance. The Act limits investments to bonds or other obligations of, or guaranteed by, Her Majesty in right of Canada or any province, or any municipality in Canada. During the periods ended December 31, 2011 and 2010, the Authority has complied with these restrictions.

The Authority manages its equity as a by-product of managing its revenues, expenses, assets, liabilities, and general financial dealings to ensure that its objectives are achieved efficiently. The tariffs of pilotage charges must be fair and reasonable and must enable the Authority to operate on a self-sustaining financial basis, as required by the *Pilotage Act*.

There were no changes in the Authority's approach to capital management during the year.

15. Related party transactions

Details of the transactions between the Authority and other related parties are disclosed below.

(a) Trading transactions

The Authority is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations. The transactions are recorded at the fair value. The Authority pays rent for its head office in Cornwall to the St. Lawrence Seaway Management Corporation. The amount paid in 2011 was $83,375 (2010 - $82,112). The Authority also contributes to the Public Service Pension Plan, refer to note 12.

(b) Compensation of key management personnel

The remuneration of directors and other members of key management personnel during the years ended December 31, 2011, and 2010 included:

	Year ended December 31, 2011	Year ended December 31, 2010
Short term benefits, such as salaries	$ 503,820	$ 476,714
Fringe and other benefits	105,927	96,975
	$ 609,747	$ 573,689

16. Commitments

The Authority has commitments as at the statement of financial position date in respect of a lease for the rental of office space, rental agreement of office equipment and simulator for training of Authority pilots, a support contract for the Authority's dispatch system, maintenance agreement for the pilot's portable pilotage units and a maintenance agreement for a dock. Future minimum rental and contractual payments are as follows:

16. Commitments (cont'd)

	December 31 2011	December 31 2010	January 1 2010
Less than 1 year	$ 444,789	$ 628,446	$ 658,342
Between 1 and 5 years	490,303	179,673	266,369
More than 5 years	-	-	-
	$ 935,092	$ 808,119	$ 924,711

The Authority also has a commitment of $700,000 in 2012 for the purchase of pilots' portable pilotage units.

17. Dispatching and pilot boat services to U.S. District No. 1 pilots

As per a letter of understanding, the Authority provides without charge all dispatching services and pilot boat services in Port Weller to the U.S. District No. 1 pilots. The St. Lawrence Seaway Pilots Association (U.S. Pilots Association) provides without charge pilot boat services for the Authority at Cape Vincent, New York.

The value of the services is recorded in revenue and expense. It amounts to $211,167 (2010 - $182,171). The revenue and expense is measured at the fair value of the services received by the Authority.

18. First time adoption of IFRS

The Authority adopted IFRS with a transition date of January 1, 2010. IFRS 1, "First-time adoption of International Financial Reporting Standards", provides guidance for the initial adoption of IFRS. IFRS 1 requires retrospective application of the standards in the transition statement of financial position, with certain exemptions from retrospective application available.

The Authority has applied the following available exemption in preparing its opening statement of financial position:

Employee Benefits (IAS 19)

The Authority has elected to apply the IFRS 1 exemption related to certain disclosures of employee future benefits. This exemption allows the Authority to disclose the history of its defined benefit obligations and experience adjustments from the date of transition to IFRS rather than for a five year history as otherwise required by IAS 19.

Estimates

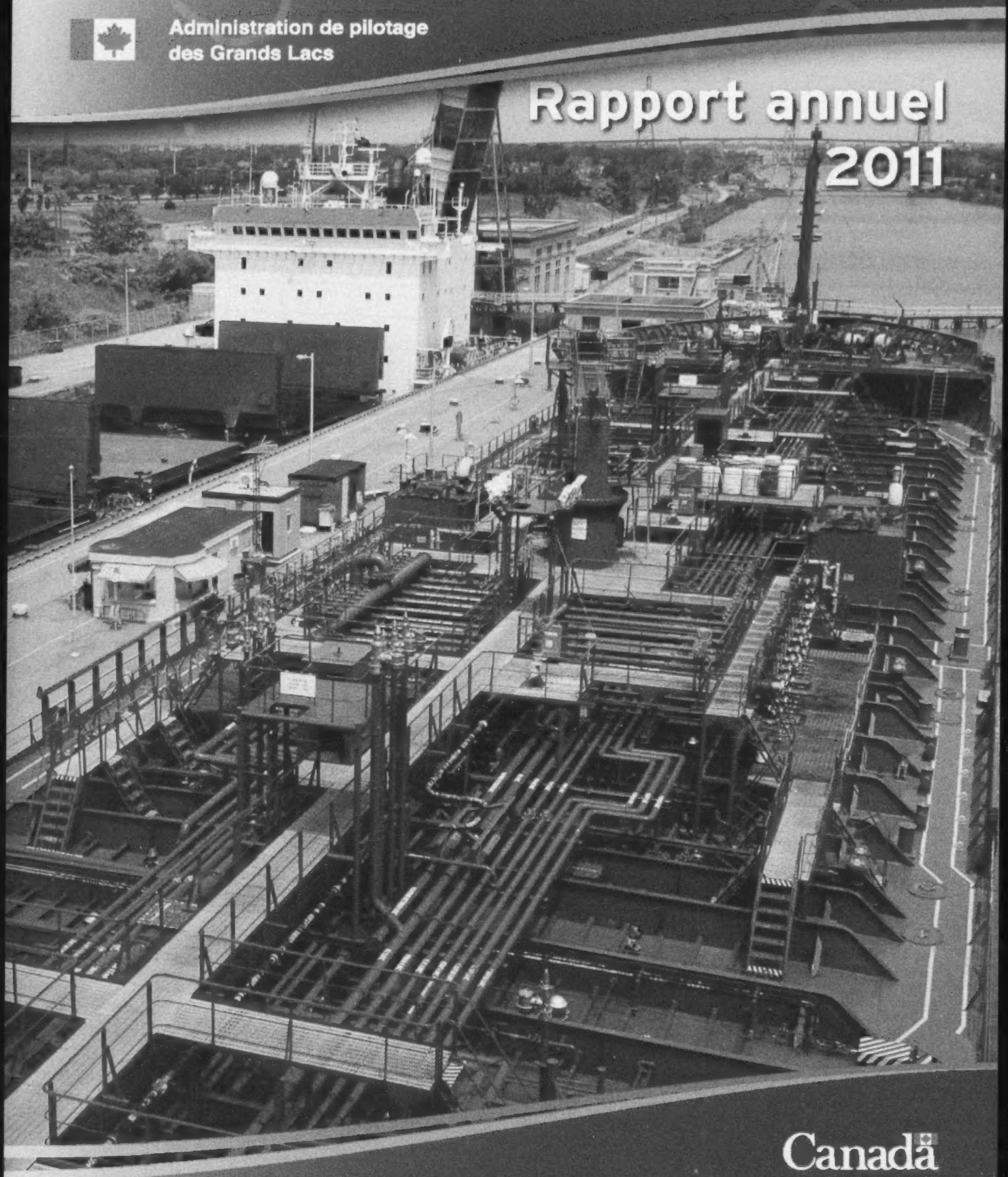
IFRS 1 requires that an entity's estimates under IFRS at the date of transition to IFRS must be consistent with estimates made for the same date under the entity's previous GAAP, unless there is objective evidence that those estimates were in error. The Authority's IFRS estimates as of January 1, 2010 are consistent with its Canadian GAAP estimates for the same date.

IFRS adjustment

The adoption of IFRS did not result in significant changes to the December 31, 2010 statement of financial position nor to the statements of operations and comprehensive income, changes in equity and cash flows for the year ended December 31, 2010. The only change resulting from the IFRS transition is a reclassification of the contributed capital of $ 82, 074 in the accumulated deficit as at January 1, 2010.

Administration de pilotage
des Grands Lacs

Rapport annuel 2011



Canada

Siège social

2e ÉTAGE
202, RUE PITT
CORNWALL (ONTARIO

Région de l'Ouest

L'ÉCLUSE N° 7, CANAL WELLAND
THOROLD (ONTARIO)

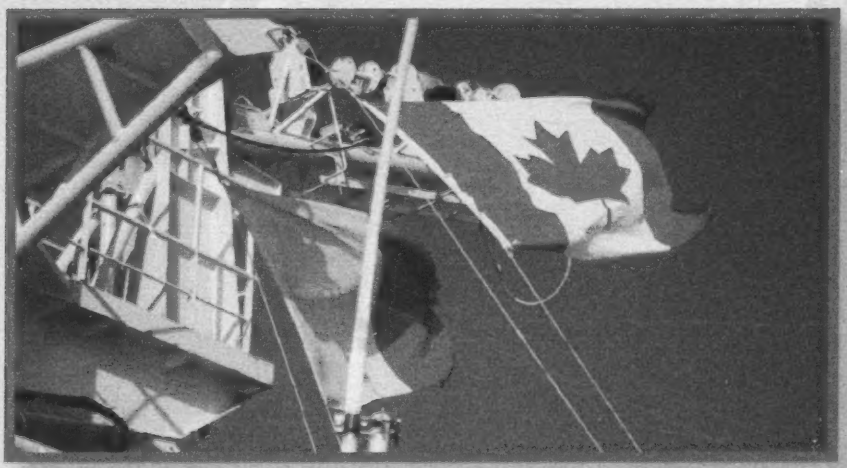
Région de l'Est

2e ÉTAGE
202, RUE PITT
CORNWALL (ONTARIO)

ADRESSE POSTALE

C. P. 95
Cornwall (Ontario)
K6H 5R9

www.glpa-apgl.com



Toutes les photos dans ce rapport ont été prises dans les Grands Lacs par des pilotes de l'Administration.

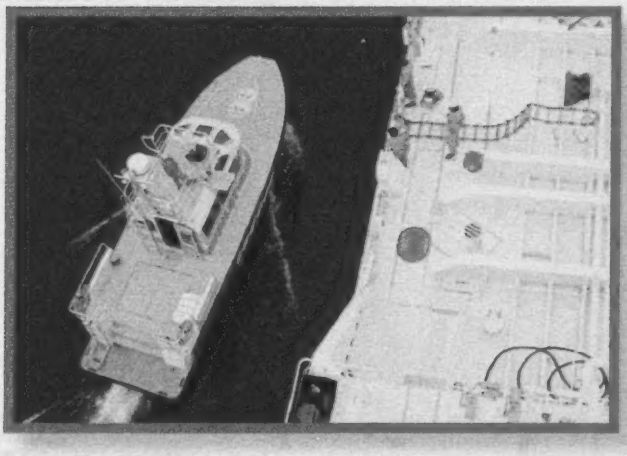
CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président	ⓘ M. J. D. SMITH Représentant du secteur public
Membre	CAPITAINE M. DESROCHERS Représentant des pilotes
Membre	CAPITAINE M. PRATT Représentant des pilotes
Membre	M. D. GRIEVE Représentant de l'industrie maritime
Membre	ⓘ M. R. T. DOOL Représentant de l'industrie maritime
Membre	ⓘ M. T. GEDDES Représentant du secteur public
Membre	VACANT Représentant du secteur public

DIRIGEANTS

Directeur général	M. R. F. LEMIRE
Secrétaire et trésorier	M. R. R. MÉNARD
Directeur de l'exploitation	M. D. R. TROTTIER

ⓘ Membres du comité de vérification



Membres de l'Administration, *à l'avant de gauche à droite :*
David Grieve, J. Douglas Smith (président), Tim Dool,
l'arrière : Capitaine Michael Pratt, Capitaine Michel Desrochers, Terry Geddes.

Direction de l'Administration, *à l'avant de gauche à droite :*
Robert Lemire, Christine Doherty, Kim Pecore, Daniel Trottier,
à l'arrière : Réjean Ménard, Nathalie Archambault, Richard Quenneville.

RAPPORT DU PRÉSIDENT ET DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

Le 2 mars 2012

L'honorable Denis Lebel, C. p., député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

Monsieur,

Au nom du conseil d'administration et de la direction de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, nous avons le plaisir de vous présenter notre rapport annuel de 2011. Ce rapport est présenté en vertu de l'article 150 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

L'Administration est heureuse d'annoncer qu'elle a enregistré en 2011 son deuxième excédent financier consécutif après la récession économique et financière connue en 2008-2009. La réduction de 15 % du personnel réalisée en 2009 a contribué à réduire sensiblement les coûts, ce qui a permis de dégager en 2011 un excédent d'exploitation de 653 979 $ sur des revenus de 19 598 538 $. Au début de l'année, les droits de pilotage ont été abaissés de 4 %, les usagers ont ainsi bénéficié des mesures de réduction des coûts mises en œuvre par l'Administration. Des mesures d'amélioration du rendement des pilotes ont été introduites en 2011 et ont permis de réduire de 55 % les retards aux navires, et ce malgré une augmentation du trafic de 5 %. Le déficit accumulé a été réduit de 5 707 675 $ qu'il était en 2009 à 3 040 589 $ et les mesures actuelles devraient permettre de l'éliminer au plus tard à la fin de 2014.

L'organisation continue d'appuyer les initiatives du Gouvernement du Canada visant à réduire et limiter les dépenses, et ce, en fournissant un service de pilotage sécuritaire et efficient aux navires marchands qui font le commerce international dans la région des Grands Lacs.

En collaboration avec tous les intervenants et usagers du milieu, l'Administration a atteint ses objectifs établis en vertu de la loi, soit de dispenser des services de pilotage maritime fiables, complets et de façon économique dans un contexte commercial, tout en maintenant son autonomie financière.

Nous désirons profiter de cette occasion pour souligner le 40e anniversaire de l'Administration en 2012, et pour reconnaître le rôle qu'ont joué dans l'atteinte de nos objectifs le conseil d'administration et la direction, ainsi que la compétence et le professionnalisme de notre équipe de pilotes.

Pour le conseil d'administration,

Le président,

J. Douglas Smith

Le directeur général,

Robert F. Lemire

MANDAT

L'Administration de pilotage des Grands Lacs a été établie en février 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a été constituée en tant que société à responsabilité limitée en mai 1972 et a poursuivi ses activités aux termes de la *Loi canadienne sur les sociétés par action*. Avant le 1er octobre 1998, l'Administration fonctionnait sous le nom de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée. En vertu de la *Loi maritime du Canada*, qui a reçu la sanction royale le 11 juin 1998, le nom de l'Administration a été modifié pour l'Administration de pilotage des Grands Lacs et elle est maintenant réputée avoir été créée en vertu du paragraphe 3(1) de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration est une société d'État énumérée à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Le 1er octobre 1998, l'Administration a cessé d'être une filiale de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et a abandonné sa charte en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*.

BUTS

Les buts généraux de l'Administration se résument ainsi :

- dispenser des services de pilotage et des services connexes rentables, sûrs, fiables et complets dans la région dont elle est chargée;
- promouvoir l'utilisation efficace de ses installations, de son équipement et de son expertise en appliquant ces ressources de façon productive dans les domaines et les régions géographiques qu'elle juge appropriés, et ce, à des fins de sécurité pour la navigation;
- fournir les services énumérés ci-dessus dans un contexte commercial où le but consiste à atteindre et à maintenir l'autonomie financière, tout en assurant le meilleur coût possible aux usagers;
- être sensible aux politiques écologiques, sociales et économiques établies par le gouvernement

POUVOIRS

Pour s'acquitter de ses responsabilités, l'Administration a promulgué des règlements, approuvés par décret en vertu de la *Loi sur le pilotage*, concernant :

1. l'établissement de zones de pilotage obligatoire;
2. la prescription des navires ou des catégories de navires soumis au pilotage obligatoire;
3. la prescription des catégories de brevets et de certificats de pilotage qui peuvent être délivrés;
4. la prescription des tarifs des droits de pilotage à verser à l'Administration pour les services de pilotage.

En vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration est aussi investie des pouvoirs suivants :

1. Embaucher des cadres et des employés, y compris des pilotes brevetés, au besoin;
2. Conclure des contrats avec une personne morale pour les services de pilotes brevetés;
3. Établir des règlements régissant la gestion de ses affaires internes;
4. Acheter, prendre à bail ou acquérir par d'autres moyens des terrains, des bâtiments, des bateaux-pilotes et d'autres biens, au besoin, et disposer de ces biens acquis;
5. Contracter des emprunts pour acquitter ses dépenses;
6. Sous réserve de l'approbation du ministre des Finances, placer en obligations émises ou garanties par Sa Majesté du chef du Canada des fonds dont elle n'a pas un besoin immédiat.

DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

À des fins de sécurité, l'Administration exploite un service de pilotage maritime dans toutes les eaux canadiennes des provinces de l'Ontario, du Manitoba et de Québec, au sud de l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert.

Pour assurer ce service, l'Administration affecte des pilotes, qu'elle embauche, aux navires qui entrent dans la région et qui sont soumis au pilotage obligatoire. Ce travail est effectué par l'entremise de centres de répartition et de bateaux-pilotes sous contrat avec l'Administration, ces deux interventions étant dirigées depuis l'administration centrale de pilotage à Cornwall et le bureau régional à l'écluse n° 7 du Canal Welland, à Thorold, en Ontario.

L'Administration doit coordonner ses efforts et ses activités avec d'autres organismes, dont la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent et la *United States Seaway Development Corporation*, qui assurent le fonctionnement des écluses et le maintien des systèmes de contrôle de la navigation dans la région, la Garde côtière canadienne, qui fournit des aides à la navigation, et la Garde côtière des États-Unis, qui s'occupe du pilotage américain dans les eaux internationales.

La région de pilotage des Grands Lacs comprend :

- la circonscription de Cornwall
- la circonscription internationale n° 1
- le lac Ontario
- la circonscription internationale n° 2 (y compris le canal Welland)
- la circonscription internationale n° 3 (y compris les lacs Huron, Michigan et Supérieur)
- le port de Churchill, au Manitoba

GOUVERNANCE D'ENTREPRISE

L'orientation qu'a adoptée l'Administration de pilotage des Grands Lacs relativement à la gouvernance d'entreprise est pleinement conforme à la philosophie et aux objectifs du ministère des Finances ainsi qu'aux lignes directrices du Conseil du Trésor concernant les sociétés d'État.

Rôle du président

Sur la recommandation du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, le président est nommé par le gouverneur en conseil. Il assure la présidence de toutes les réunions du conseil d'administration, fournit un leadership et offre des conseils au directeur général de l'Administration et, au nom de la direction, conseille le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités sur toutes les questions liées à l'Administration et au pilotage sur les Grands Lacs.

Rôle du conseil d'administration

La gouvernance d'entreprise à l'Administration de pilotage des Grands Lacs relève du conseil d'administration. Le rôle du conseil consiste à guider et à superviser les affaires de l'entité au nom du gouvernement du Canada, qui d'ailleurs désigne les administrateurs.

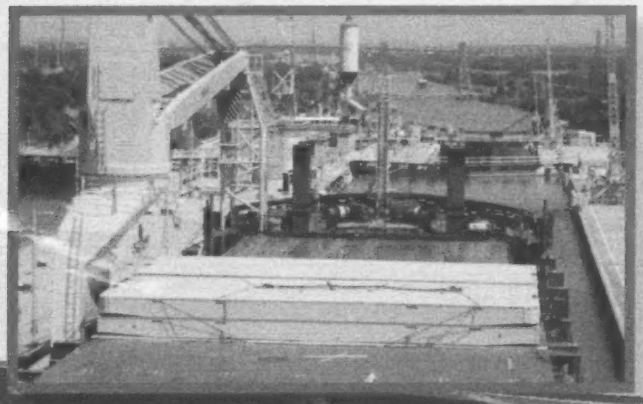
Le conseil se compose du président et jusqu'à six autres membres qui apportent une combinaison équilibrée de compétences, d'expérience et de perspective maritime au processus décisionnel. L'Administration compte présentement un effectif complet d'administrateurs, à l'exception d'un poste de représentant du secteur public qui est présentement vacant. La fonction précise du conseil consiste à examiner les politiques, le plan d'entreprise ainsi que les budgets de fonctionnement et des immobilisations de l'Administration, et à en recommander l'approbation au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Le conseil contribue et accorde son approbation aux plans stratégique et d'entreprise de l'Administration. Chaque année, le conseil prépare une Entente de redevabilité avec le directeur général dans laquelle sont précisés tous les objectifs et les buts à atteindre pendant l'année. À la fin de l'exercice, le conseil entreprend une évaluation exhaustive du rendement du directeur général et de l'Administration pour déterminer dans quelle mesure ils ont atteint les objectifs visés. Il assure également l'étude et l'approbation de tous les principaux contrats, des plans opérationnels, des états financiers, du rapport des vérificateurs et du rapport annuel. Le conseil s'assure que l'Administration maintient les normes les plus élevées possible dans l'exploitation d'un service de pilotage sûr, efficient et économique.

Rôle du directeur général

Un directeur général est nommé par les membres du conseil d'administration conformément à l'article 13. (1.1) de la *Loi sur le pilotage*. Sa rémunération est cependant fixée par décret du Gouverneur général en conseil. Le directeur général est chargé de la planification, de l'organisation, de la direction et du contrôle des activités de l'Administration. Le directeur général relève du président et des membres du conseil d'administration.

Rôle du comité de vérification

Le comité de vérification est un comité principal du conseil de l'Administration; il représente l'engin de l'Administration puisqu'il améliore la qualité de l'information financière, assure que les principaux risques sont identifiés et gérés, permet aux membres de la direction de faire valoir leur jugement personnel, crée un climat de discipline et de contrôle qui réduit les possibilités de fraude et augmente la confiance des intervenants dans la crédibilité et l'objectivité du rendement corporatif.



Le comité a l'autorisation d'enquêter sur n'importe quelle activité de l'Administration. Il assure la surveillance financière et la surveillance des livres et dossiers ainsi que des systèmes et pratiques de contrôle généraux, de gestion et d'information.

APERÇU DES ACTIVITÉS

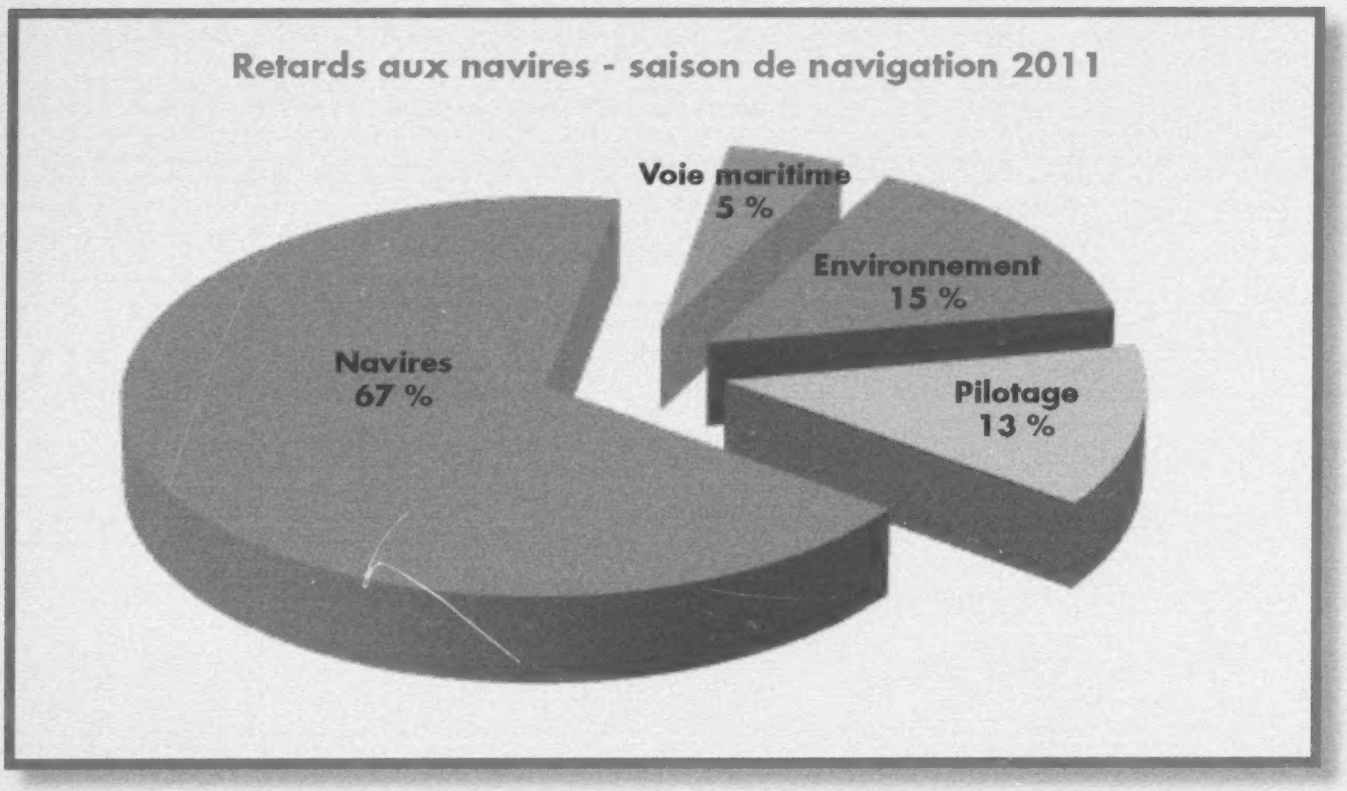
Trafic

L'Administration a enregistré une augmentation de 5 % du trafic en 2011 comparativement à 2010, principalement grâce à une augmentation du nombre de pétroliers canadiens en début de saison et à la reprise économique en Amérique du Nord et en Europe. En raison de l'augmentation du trafic, la charge de travail moyenne des pilotes est passée de 107 affectations en 2010 à 113 en 2011.

Niveaux de service

Les conventions collectives que l'Administration a conclues avec ses pilotes salariés dictent les calendriers de travail et de rappel lorsque le trafic augmente durant les périodes de pointe. L'Administration pourvoit en personnel à un niveau qui lui permet de répondre aux pointes de trafic mais prend garde de ne pas embaucher un trop grand nombre de pilotes, vu leurs conditions salariales. Les retards aux navires coûtent très cher aux usagers et font l'objet d'une surveillance continue dans le cadre de la mesure du rendement.

En 2011, les retards occasionnés aux navires qui demandaient un pilote sur les Grands Lacs ont totalisé 4 830 heures, dont 13 %, soit 629 heures, étaient directement attribuables à un manque de pilotes. En 2010, ces retards totalisaient 6 525 heures, dont 20 %, soit 1 330 heures, étaient attribuables au manque de pilotes. Des mesures d'amélioration du rendement des pilotes ont été introduites en 2011 et ont permis de réduire de 55 % les retards aux navires, et ce, malgré l'augmentation de 5 % du trafic.



INCIDENTS MARITIMES

L'Administration passe annuellement en revue tous les incidents maritimes survenus sur les Grands Lacs et qui impliquent les officiers de navigation et les pilotes canadiens. L'Administration n'a aucune autorité sur les officiers et les pilotes américains qui naviguent sur ces eaux et ne compile donc pas de statistiques à leur sujet. Un total de 3 incidents maritimes impliquant des pilotes canadiens sont survenus cette année, soit 5 de moins que la moyenne des 5 dernières années. Les incidents survenus en 2011 sont le fait d'échouements et de contacts avec la berge, et sont de nature mineure. Ce chiffre est relativement bas si on tient compte de l'augmentation de 5 % du trafic. L'Administration, de concert avec son comité de formation des pilotes, étudie sur une base régulière les incidents qui sont survenus dans le passé et qui ont été reproduits sur simulateur, afin de permettre aux pilotes de pratiquer ces manœuvres et d'autres manœuvres d'urgence au cours de leur formation hivernale.

À la suite de sa revue des incidents de 2011, l'Administration est heureuse de signaler qu'il n'est survenu aucun incident majeur devant faire l'objet d'une présentation distincte.

STATISTIQUES SUR LES INCIDENTS MARITIMES

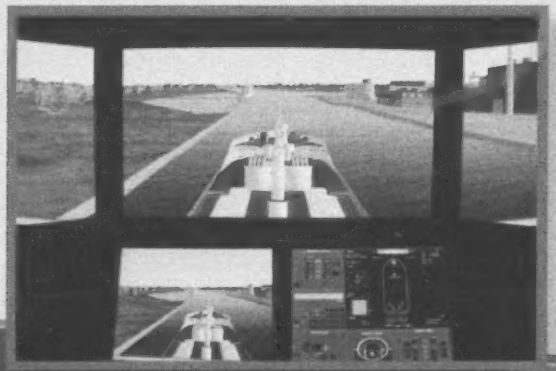
INCIDENT	2011	2010	2009	2008	2007
Abordage	-	-	-	-	-
Naufrage	-	-	-	-	-
Incendie/Explosion	-	-	-	-	-
Échouement	1	1	1	-	1
Heurt violent	-	-	1	1	1
Contact avec le mur d'une écluse	1	6	6	9	7
Heurt de la berge/du fond	1	-	-	3	1
Avaries causées par la glace	-	-	-	-	-
Câble d'arrêt	-	-	-	1	2
TOTAL	3	7	8	14	12
Pourcentage d'affectations sans incidents	99,9 %	99,9 %	99,8 %	99,8 %	99,8 %

Synopsis 2011

Tel qu'illustré dans le tableau ci-dessus, il n'y a aucune tendance spécifique à l'égard des incidents en 2011. Il est à noter que le nombre d'incidents diminue constamment depuis les 4 dernières années.

Bassin de candidats-pilotes qualifiés

Dans son rapport sur le pilotage qu'il a soumis au ministre des Transports en 1999, l'Office des transports du Canada a recommandé que l'Administration inclue dans son rapport annuel un compte rendu sur le bassin de candidats-pilotes qualifiés. L'Administration a examiné ses besoins en termes de main-d'œuvre pour les quatre prochaines années; en se fondant sur les listes de disponibilité actuelles de candidats qualifiés pour ses quatre circonscriptions de pilotage, elle a déterminé qu'il lui sera facile de répondre à ses besoins de recrutement. Cette analyse est fondée sur un volume de trafic qui serait maintenu au niveau actuel.



APERÇU DES ÉTATS FINANCIERS

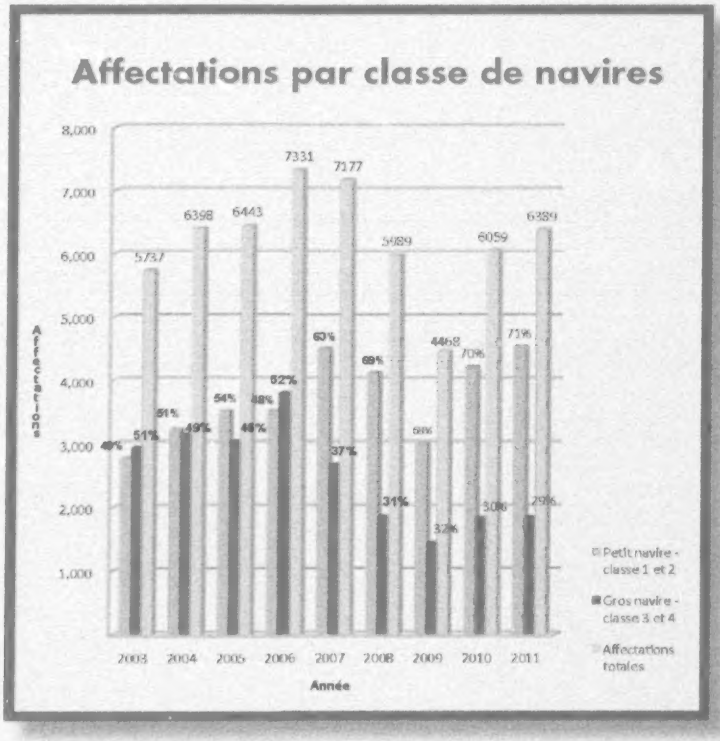
L'Administration a entrepris l'exercice financier 2011 avec un déficit accumulé de 3 694 568 $ et le termine avec un déficit accumulé de 3 040 589 $, soit une diminution de 653 979 $. L'Administration s'est fixé comme objectif d'éliminer ce déficit au plus tard à la fin de 2014.

Les profits en 2011 sont attribuables à une augmentation du trafic, à une réduction des frais d'administration et d'exploitation, et aux rajustements tarifaires mis en application au cours de l'exercice financier.

L'administration dispose d'une marge de crédit de 4 000 000 $ et en a utilisé une partie pendant l'année. La marge de crédit a été remboursée au complet au début juillet.

Revenus

Les revenus de l'Administration proviennent principalement des droits de pilotage qu'elle perçoit des armateurs canadiens et étrangers. L'administration a vu une augmentation du trafic des pétroliers canadiens en début de saison de navigation. Comparativement à 2010, l'Administration a enregistré en 2011 le même ratio entre le nombre de navires de faible taille et le nombre de navires de grande taille dans la région des Grands Lacs.



Dépenses

La majeure partie des dépenses de l'Administration est liée aux salaires et avantages sociaux des pilotes ainsi qu'aux frais des déplacements associés à l'exécution des affectations de pilotage. Viennent ensuite les salaires et avantages sociaux du personnel opérationnel associé à la répartition des pilotes aux navires, les frais de bateaux-pilotes, et enfin les salaires et avantages sociaux du personnel administratif.

REVUE DE LA GOUVERNANCE

Renouvellement des conventions collectives

Les pilotes et le personnel opérationnel sont représentés par des unités de négociation. Le personnel de bureau et les répartiteurs sont représentés par l'Alliance de la fonction publique du Canada, leur convention collective a expiré le 30 juin 2011 et est en voie de renouvellement.

Tous les pilotes de l'Administration sont membres de la Guilde de la marine marchande du Canada. Leurs conventions collectives sont en vigueur jusqu'au 31 mars 2012 et des avis de renouvellement ont été émis par toutes les parties.

Gestion du risque d'entreprise

Par suite de sa réunion de planification stratégique tenue en juin 2011, l'Administration a adopté un programme de gestion du risque d'entreprise (GRE). La GRE fait dorénavant partie de la stratégie d'identification et d'atténuation des risques.

En 2011 et 2012, l'objectif est de continuer de s'assurer que les risques très élevés ont été identifiés correctement et que les mesures appropriées sont en place pour réduire la probabilité qu'un événement survienne et, le cas échéant, en atténuer les effets.

L'Administration a effectué au cours de 2011 une vérification interne de ses systèmes informatiques relativement au contrôle et à la répartition des tâches. Plusieurs mesures ont été mises en œuvre pour améliorer le niveau de contrôle et réduire les risques.

Les résultats de la gestion du risque d'entreprise sont résumés dans le tableau ci-dessous.

Tableau des risques

Priorité	Identification du risque	Niveau de risque	Probabilité	Répercussions
1	Stabilité financière et prévisions	TRÈS ÉLEVÉ	TRÈS ÉLEVÉE	EXTRÊMES
2	Relève des pilotes	TRÈS ÉLEVÉ	EXTRÊME	MOYENNES
3	Relève du personnel cadre (5 ans)	TRÈS ÉLEVÉ	TRÈS ÉLEVÉE	ÉLEVÉES
4	Responsabilité criminelle	MOYEN	FAIBLE	MOYENNES
5	Compétence des équipages	TRÈS ÉLEVÉ	EXTRÊME	ÉLEVÉES
6	Questions liées à l'environnement	MOYEN	MOYENNE	MOYENNES
7	Relations avec le personnel et les intervenants	ÉLEVÉ	MOYENNE	TRÈS ÉLEVÉES
8	Transport des pilotes vers les navires	MOYEN	MOYENNE	ÉLEVÉES
9	Technologie	MOYEN	MOYENNE	MOYENNES
10	Gouvernance	MOYEN	MOYENNE	ÉLEVÉES
11	Entrée en vigueur des certificats de pilotage	MOYEN	TRÈS ÉLEVÉE	MOYENNES

Examen spécial par le Vérificateur général du Canada

Conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP), le Vérificateur général du Canada a effectué un examen spécial des systèmes de contrôle et d'information financière et de gestion ainsi que de l'application des pratiques de gestion par l'Administration de pilotage des Grands Lacs. Les alinéas 131(1)(b) et 131(2)(a) et (c) de la LGFP exigent que l'Administration maintienne des systèmes et pratiques de manière à fournir l'assurance raisonnable que les exigences qui suivent ont été satisfaites :

- les actifs de l'Administration sont protégés et contrôlés;
- les ressources financières, humaines et matérielles de l'Administration sont gérées de manière économique et efficiente;
- les activités de l'Administration sont effectuées avec efficacité.

REVUE DE LA GOUVERNANCE (suite)

Le 11 avril 2008, le Vérificateur général du Canada a présenté son rapport au conseil d'administration, dans lequel il indique qu'il existe une assurance raisonnable que les systèmes et pratiques examinés ne comportent aucune lacune importante, à l'exception d'une lacune majeure dans le système actuel de dispenses de pilotage obligatoire pour les navires canadiens naviguant sur les Grands Lacs. Ce système de dispenses est en place depuis 1972, il avait à ce moment-là été instauré comme mesure temporaire.

L'Administration a le plaisir d'annoncer que par suite de consultations auprès des armateurs canadiens et grâce à leur collaboration et leurs suggestions, et avec le soutien de la Sécurité maritime de Transports Canada, cette lacune a été corrigée. L'Administration a modifié en 2011 le *Règlement de pilotage des Grands Lacs* de façon à éliminer toutes les dispenses pour les navires canadiens à partir de 2013. Elle a mis en œuvre un système de certificats de pilotage répondant aux exigences de la *Loi sur le pilotage* fondé sur des examens et un programme approuvé de formation au certificat de pilotage.

Le prochain examen spécial est prévu en 2018.

Aperçu des orientations stratégiques en 2012

Le conseil d'administration et les cadres supérieurs ont tenu une session de planification stratégique de deux jours les 20 et 21 juin 2011 à Collingwood, en Ontario. Le conseil a alors adopté un programme de gestion du risque d'entreprise qui lui servira de guide dans les activités à venir. Les risques importants ont été identifiés et des stratégies de traitement et d'atténuation de ces risques ont été établies.

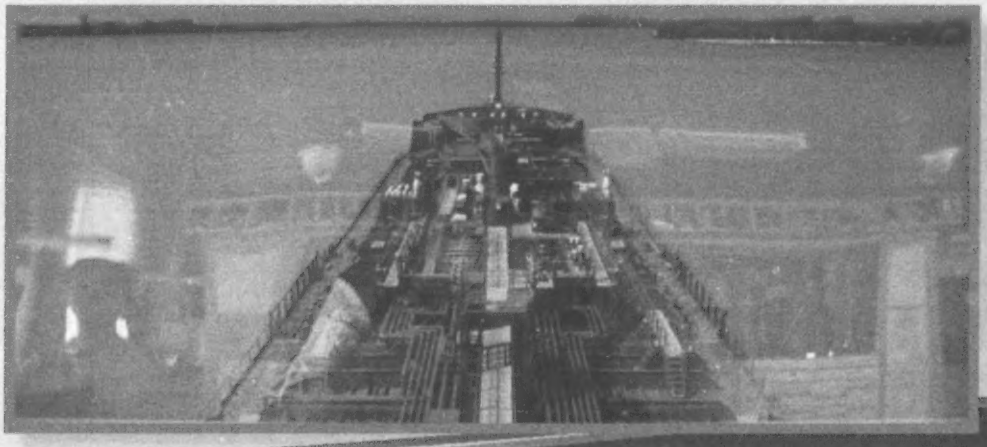
Le nombre de pilotes a été réduit de 15 % en 2009-2010, vu la diminution de 42 % du trafic en 2008 et 2009. Le trafic a connu une augmentation de 41 % en 2010 et 2011, principalement grâce à la reprise économique de 2010 en Amérique du Nord et en Europe. Le nombre de pilotes fixé en 2009 a été suffisant pour répondre à l'augmentation de 2011.

On prévoit appliquer de 2012 à 2016 des hausses tarifaires qui permettront au cours de cette période d'éliminer le déficit accumulé et de générer des excédents de fonctionnement.

De concert avec les armateurs canadiens, l'Administration s'affaire à déterminer les besoins en formation et les normes d'évaluation en vue de la délivrance des certificats de pilotage en 2013, alors que le système de dispenses actuel sera éliminé. L'Administration prendra les mesures nécessaires pour reconnaître les droits acquis des individus qui sont présentement sur la liste d'exemption, de sorte qu'ils recevront leur certificat de pilotage avant le début de la saison de navigation 2013.

L'Administration remplacera toutes les unités portables d'aide au pilotage (UPAP) qu'utilisent les pilotes dans l'exécution de leurs tâches. Les UPAP ont contribué à améliorer la sécurité et l'efficacité du pilotage au cours des six dernières années, soit depuis que l'Administration a mis en place un système de financement pour l'achat d'UPAP dans la région des Grands Lacs.

En 2012, l'Administration prévoit maintenir son niveau actuel de main-d'œuvre et la seule dépense en capital importante prévue est l'achat des UPAP.



RÉSULTATS D'EXPLOITATION

(en milliers)

	Budget	RÉSULTAT				
	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Revenu	19 375 $	19 599 $	20 089 $	13 770 $	16 221 $	19 006 $
Coût d'exploitation	18 583	18 945	18 076	15 635	16 458	18 744
Profits (perte)	792 $	654 $	2 013 $	(1 865) $	(237) $	262 $
Budget	792 $	1 059 $	47 $	483 $	362 $	519 $

RESSOURCES HUMAINES (MOYENNE)

	Budget	RÉSULTAT				
	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Personnel administratif	9,5	9,5	9	9	10	10
Pilotes	56	56,5	56,5	56,5	62,5	62
Répartiteurs	9	8	8,5	8,5	9	9
	74,5	74	74	74	81,5	81

AFFECTATIONS DE PILOTES

	Budget	RÉSULTAT				
	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Réel	-	6 389	6 059	4 468	5 989	7 177
Planifié	6 100	5 325	4 217	5 800	6 400	6 440

AFFECTATIONS SANS ACCIDENTS

	Budget	RÉSULTAT				
	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Nombre	6 100	6 386	6 052	4 460	5 975	7 165
Pourcentage	100 %	99,9 %	99,9 %	99,8 %	99,8 %	99,8 %

COÛT MOYEN PAR AFFECTATION

	Budget	RÉSULTAT				
	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Montant	3 046 $	2 965 $	2 983 $	3 499 $	2 748 $	2 612 $

ÉNONCÉ DES RESPONSABILITÉS DE LA DIRECTION

La direction de l'Administration est chargée d'assurer la préparation et la présentation adéquate des états financiers, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS), et des autres renseignements contenus dans le rapport annuel. Cette responsabilité implique la sélection de principes comptables appropriés et la capacité de faire preuve de jugement dans l'établissement d'estimations raisonnables. L'information financière fournie plus loin dans le présent rapport annuel est conforme aux renseignements contenus dans les états financiers.

La direction maintient des livres comptables et assure un contrôle de la finance et de la gestion de même que des systèmes d'information et des pratiques de gestion conçus de manière à fournir un degré raisonnable de certitude que l'information financière est exacte et fiable et qu'elle est fournie dans les délais prescrits. Ces systèmes et pratiques fournissent un degré raisonnable de certitude que les biens de la société sont contrôlés et protégés adéquatement, que ses ressources sont gérées de façon économique et efficiente dans le but d'atteindre les objectifs de la société et que cette dernière fonctionne efficacement. Ces systèmes et pratiques sont également conçus pour fournir un degré raisonnable de certitude que les transactions s'effectuent en conformité avec la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, la *Loi sur le pilotage* et ses règlements, et les règlements administratifs de l'Administration.

Le conseil d'administration est composé d'administrateurs qui ne sont pas des employés de l'Administration. Le conseil est chargé d'assurer que la direction assume ses responsabilités en matière de rapports financiers et de contrôle interne. Le comité de vérification surveille les systèmes de contrôle interne de la comptabilité et de l'administration. Le comité rencontre la direction et les auditeurs pour déterminer si chacun remplit ses responsabilités et pour revoir les états financiers. Les états financiers et le rapport annuel sont révisés et approuvés par le conseil d'administration sur la recommandation du comité de vérification.

L'auditeur externe désigné en vertu de la *Loi sur le pilotage*, soit le Vérificateur général du Canada, a effectué l'audit des états financiers conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Dans son rapport, il décrit la nature de l'audit et exprime son opinion sur les états financiers de l'entité.

Le directeur général,

R. F. Lemire

Le secrétaire et trésorier,

R. Ménard

Cornwall (Ontario)
Le 2 mars 2012

Auditor General of Canada
Vérificateur général du Canada

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

Rapport sur les états financiers

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, qui comprennent les états de la situation financière au 31 décembre 2011, au 31 décembre 2010 et au 1er janvier 2010, et les états des résultats et du résultat étendu, les états des variations des capitaux propres et les états des flux de trésorerie pour les exercices clos le 31 décembre 2011 et le 31 décembre 2010, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS), ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de mes audits. J'ai effectué mes audits selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que je me conforme aux règles de déontologie et que je planifie et réalise l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

.../2

J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus dans le cadre de mes audits sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

Opinion

À mon avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration de pilotage des Grands Lacs au 31 décembre 2011, au 31 décembre 2010 et au 1er janvier 2010, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour les exercices clos le 31 décembre 2011 et le 31 décembre 2010, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS).

Rapport relatif à d'autres obligations légales et réglementaires

Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis, compte tenu de l'application rétrospective de l'adoption des nouvelles normes expliquée à la note 18 afférente aux états financiers, les principes comptables des Normes internationales d'information financière (IFRS) ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration de pilotage des Grands Lacs dont j'ai eu connaissance au cours de mes audits des états financiers ont été effectuées, dans tous leurs aspects significatifs, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements ainsi qu'aux règlements administratifs de l'Administration de pilotage des Grands Lacs.

Pour le vérificateur général du Canada,

Lucie Cardinal, CA auditeur
directrice principale

Le 2 mars 2012
Montréal, Canada

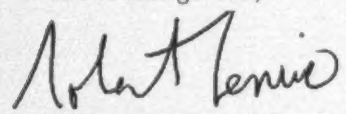
État de la situation financière
(en dollars canadiens)

	31 décembre 2011	31 décembre 2010 (Retraité - Note 6)	1er janvier 2010 (Retraité - Note 6)
ACTIF			
À court terme			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 236 643 $	2 006 179 $	- $
Placements (Note 11)	2 369 197	-	-
Créances et prépayés	2 404 905	2 562 651	1 598 004
	6 010 745	4 568 830	1 598 004
À long terme			
Immobilisations corporelles (Note 8)	94 960	97 387	114 182
Immobilisations incorporelles (Note 9)	9 560	21 480	40 762
	6 115 265 $	4 687 697 $	1 752 948 $
PASSIF			
À court terme			
Dette et découvert bancaires (Note 10)	- $	- $	873 825 $
Salaires et avantages sociaux à payer	5 350 832	4 446 261	3 090 001
Autres créditeurs et charges à payer	350 553	334 040	305 821
Avantages sociaux futurs (Note 13)	116 063	92 884	138 549
	5 817 448	4 873 185	4 408 196
À long terme			
Avantages sociaux futurs (Note 13)	3 338 406	3 509 080	3 052 427
	9 155 854	8 382 265	7 460 623
CAPITAUX PROPRES			
Déficit accumulé	(3 040 589)	(3 694 568)	(5 707 675)
	6 115 265 $	4 687 697 $	1 752 948 $
Engagements (Note 16)			

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

Approuvé par le conseil d'administration et autorisé pour publication le 2 mars 2012.

Le directeur général,



R. F. Lemire

L'administrateur,

T. Geddes

État des résultats et du résultat étendu
Exercice terminé le 31 décembre
(en dollars canadiens)

	2011	2010 (Retraité - Note 6)
Produits		
Droits de pilotage	19 324 077 $	19 832 346 $
Produits de répartition et de bateaux-pilotes	256 670	244 686
Intérêts et autres produits	17 791	11 692
	19 598 538	20 088 724
Charges		
Salaires et avantages sociaux des pilotes	13 196 544	12 790 075
Transport et déplacements	1 906 875	1,662 923
Salaires et avantages sociaux – personnel opérationnel	1 136 034	1,064 229
Services de bateaux-pilotes	1 021 987	898 554
Salaires et avantages sociaux – personnel administratif	862 094	826 555
Services publics, fournitures et approvisionnements	164 260	116 143
Services professionnels et spéciaux	128 780	162 992
Ordinateurs portables des pilotes et logiciels de navigation	110 550	105 139
Location	101 099	99 440
Formation des pilotes	85 379	76 901
Réparations et entretien	66 251	35 365
Communications	59 095	59 276
Achat de services de répartition	46 897	51 490
Amortissement	38 093	48 906
Frais financiers et autres charges	20 621	77 629
	18 944 559	18 075 617
Bénéfice net et résultat étendu de l'exercice	653 979 $	2 013 107 $

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

État des variations des capitaux propres
Exercice terminé le 31 décembre
(en dollars canadiens)

	2011	2010 (Retraité - Note 6)
Déficit accumulé au début de l'exercice	(3 694 568) $	(5 427 575) $
Correction des prestations de décès des employés retraités (Note 6)	-	(280 100)
Déficit accumulé ajusté au début de l'exercice	(3 694 568)	(5 707 675)
Bénéfice net et résultat étendu de l'exercice	653 979	2 013 107
Déficit accumulé à la fin de l'exercice	(3 040 589) $	(3 694 568) $

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

État des flux de trésorerie
Exercice terminé le 31 décembre
(en dollars canadiens)

	2011	2010 (Retraité - Note 6)
Activités d'exploitation		
Bénéfice net et résultat étendu de l'exercice	653 979 $	2 013 107 $
Éléments sans effet sur la trésorerie :		
Avantages sociaux futurs	(147 495)	410 988
Amortissement	38 093	48 906
Variations des éléments hors caisse du fonds de roulement :		
Diminution (augmentation) des créances et prépayés	157 746	(964 647)
Augmentation des salaires et avantages sociaux à payer	904 571	1 356 260
Augmentation des autres créditeurs et charges à payer	16 513	28 219
Rentrées de fonds liées aux activités d'exploitation	1 623 407	2 892 833
Activités d'investissement		
Achat de titres de placement	(2 369 197)	-
Acquisitions d'immobilisations corporelles et d'immobilisations incorporelles	(23 746)	(12 829)
Sorties de fonds liées aux activités d'investissement	(2 392 943)	(12 829)
Activités de financement		
Remboursement de la dette bancaire	-	(786 067)
Trésorerie et équivalents de trésorerie		
Augmentation (diminution) nette durant l'exercice	(769 536)	2 093 937
Solde au début de l'exercice	2 006 179	(87 758)
Solde à la fin de l'exercice	1 236 643 $	2 006 179 $
Représenté par :		
Trésorerie	485 692 $	805 638 $
Équivalents de trésorerie	750 951	1 200 541
Information supplémentaire		
Frais d'intérêt versés durant l'exercice	6 834 $	52 286 $

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

Notes afférentes aux états financiers du 31 décembre 2011

(en dollars canadiens)

1. Pouvoirs et objectifs

L'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée (l'Administration) a été créée en février 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a été constituée en tant que société à responsabilité limitée en mai 1972 et a poursuivi ses activités aux termes de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Avant le 1er octobre 1998, l'Administration fonctionnait sous le nom de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée et était une filiale de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent. En vertu de la *Loi maritime du Canada*, qui a reçu la sanction royale le 11 juin 1998, le nom de l'Administration a été modifié pour l'Administration de pilotage des Grands Lacs et elle est maintenant réputée avoir été créée en vertu du paragraphe 3(1) de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration est une société d'État énumérée à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

L'Administration a pour objectifs d'établir, d'exploiter, d'entretenir et d'administrer un service de pilotage sûr et efficace à l'intérieur d'un secteur précis des eaux canadiennes.

L'Administration est dispensée de tout impôt sur les bénéfices.

Le siège social de l'Administration est situé au 202, rue Pitt, 2e étage, à Cornwall (Ontario).

Réglementation des tarifs des droits de pilotage

L'Administration, avec l'approbation du gouverneur en conseil, fixe par règlement les tarifs des droits de pilotage qui doivent lui être payés. Le processus d'approbation des tarifs est prévu dans la *Loi sur le pilotage*. Ainsi, l'Administration doit, dans un premier temps, publier un projet de règlement sur les tarifs dans la *Gazette du Canada*. Tout intéressé qui a des raisons de croire qu'un droit figurant dans ce projet nuit à l'intérêt public, peut déposer auprès de l'Office des transports du Canada (l'Office) un avis d'opposition motivé dans les trente jours qui suivent sa publication dans la *Gazette du Canada*. Dans ce cas, l'Office doit faire l'enquête qu'elle estime nécessaire dans l'intérêt public, notamment par la tenue d'audiences publiques. À l'issue de son enquête, l'Office doit faire une recommandation dans les 120 jours suivant réception des avis d'opposition et l'Administration est obligée d'en tenir compte. L'Office est une entité apparentée à l'Administration en tant qu'organisme du gouvernement fédéral.

Les tarifs peuvent entrer en vigueur 30 jours après leur publication dans la *Gazette du Canada*. Toutefois, si l'Office recommande un droit de pilotage inférieur à celui que l'Administration a fixé, l'Administration est tenue de rembourser aux personnes qui ont payé le droit fixé, la différence entre ce droit et celui qu'a recommandé l'Office, plus intérêts. *La Loi sur le pilotage* précise que le Gouverneur en conseil peut modifier ou annuler une recommandation de l'Office.

Les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables et raisonnables et doivent permettre le financement autonome des activités de l'Administration. Ainsi, les tarifs exigés visent le recouvrement des coûts de l'Administration.

2. Base d'établissement

(a) Déclaration de conformité

Les présents états financiers, y compris les chiffres comparatifs, ont été établis selon les Normes internationales d'information financière (IFRS) du Conseil des normes comptables internationales (IASB). Il s'agit des premiers états financiers de l'Administration établis conformément aux IFRS. Les divulgations concernant la transition aux IFRS depuis les principes comptables généralement reconnus du Canada (PCGR) sont énoncées à la note 18. Les états financiers ont été approuvés par le conseil d'administration le 2 mars 2012.

(b) Base d'évaluation

Les états financiers ont été établis au coût historique, sauf pour les actifs financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, qui sont évalués à la juste valeur.

3. Normes comptables futures

IFRS 9, Instruments financiers – entrée en vigueur prévue le 1er janvier 2013
IFRS 13, Évaluations de la juste valeur – entrée en vigueur prévue le 1er janvier 2013
IAS 1, Présentation des états financiers – entrée en vigueur prévue le 1er janvier 2013
IAS 19, Avantages du personnel – entrée en vigueur prévue le 1er janvier 2013

L'Administration n'a pas encore adopté ces normes révisées et en évalue présentement l'incidence sur les états financiers.

4. Méthodes comptables importantes

Les principales méthodes comptables sont les suivantes :

(a) Trésorerie et équivalents de trésorerie

Les équivalents de trésorerie comprennent les placements à court terme qui peuvent être rapidement encaissés, ils sont constitués de dépôts en dollars canadiens dans une banque à charte canadienne et rapportent un intérêt moyen pondéré de 1 % (1 % en 2010).

(b) Placements

Dans sa politique de placements, l'Administration s'est fixé comme objectif de maximiser le taux de rendement dans un portefeuille de bons garantis par le gouvernement du Canada.

L'Administration a pris la décision de désigner tous ses placements à la juste valeur par le biais du résultat net (FVTPL). Les placements sont donc enregistrés au départ à la juste valeur puis réévalués à la juste valeur à chaque date d'établissement de l'état de la situation financière. La juste valeur est basée sur le prix du marché des titres à la date d'établissement de l'état de la situation financière. Les achats et ventes de titres de placement sont comptabilisés en date du règlement de la transaction.

Les profits et les pertes réalisés par le biais des intérêts reçus et de la vente de titres de placement sont comptabilisés comme intérêts et autres produits dans la période où ils sont réalisés. Les profits et les pertes non réalisés provenant de toute autre fluctuation de la juste valeur sont comptabilisés comme intérêts et autres produit dans la période où ils surviennent.

(c) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût. L'amortissement est calculé selon la méthode linéaire sur la durée de vie estimative des immobilisations, comme suit :

Catégorie d'immobilisation	Durée de vie estimative
Bâtiments	20 ans
Mobilier	10 ans
Améliorations locatives	10 ans
Matériel informatique et de communication	5 ans

Les modes d'amortissement, durées de vie estimatives et valeurs résiduelles sont examinés à chaque fin d'exercice et ajustés prospectivement au besoin.

(d) Immobilisations incorporelles

Les logiciels sont comptabilisés au coût. L'amortissement est calculé selon la méthode linéaire sur la durée de vie estimative des immobilisations, comme suit :

Catégorie d'immobilisation	Durée de vie estimative
Logiciels	5 ans

(e) Prestations de retraite

La presque totalité des employés de l'Administration sont couverts par le régime de retraite de la fonction publique (le "régime"), un régime contributif à prestations déterminées établi par la loi et administré par le gouvernement du Canada. Les salariés et l'Administration doivent verser des cotisations pour couvrir le coût actuel du service. En vertu de la législation en vigueur, l'Administration n'est pas tenue, ni légalement ni implicitement, de verser des cotisations supplémentaires à l'égard de service passé ou pour combler les insuffisances du régime. Par conséquent, les cotisations sont imputées aux résultats de l'exercice au cours duquel le salarié a rendu les services et représentent la totalité des obligations de l'Administration découlant du régime de retraite.

(f) Indemnités de départ

Les employés ont droit à des indemnités de départ tel que le prévoient les conventions collectives et les conditions d'emploi. Le coût des indemnités de départ auxquelles ont droit les employés est comptabilisé chaque année sur une base actuarielle selon la méthode des unités de crédit projetées au prorata des années de service reconnu, ainsi que d'après les hypothèses et meilleures estimations de la direction portant sur différents facteurs comme le taux d'escompte, les augmentations salariales, l'inflation, l'âge des employés au moment de leur retraite, et autres facteurs. Les gains (pertes) actuariels sont inscrits aux résultats nets.

Le coût des indemnités est déterminé en tenant compte du coût des avantages sociaux des employés pour l'exercice en cours, des frais d'intérêt sur les obligations au titre des prestations et des gains ou pertes actuariels pendant l'exercice. Le temps de service moyen restant pour les employés actifs couverts par le régime est de 10,9 ans (7,0 ans au 31 décembre 2010 et 7,8 ans au 1er janvier 2010). La date d'évaluation est le 31 décembre.

(g) Prestations de décès des employés retraités

Une indemnité en cas de décès a été accordée aux employés qui ont pris leur retraite avant 1999. Les coûts liés à cette indemnisation sont comptabilisés chaque année sur une base actuarielle selon la méthode des unités de crédit projetées. Les gains (pertes) actuariels sont inscrits aux résultats nets.

Les coûts annuels de cet avantage comprennent les montants d'indemnité versés et la variation de la provision actuarielle au cours de l'année, desquels sont soustraites les cotisations des personnes retraitées. Il y a présentement 35 participants (38 au 31 décembre 2010 et 38 au 1er janvier 2010) à ce régime fermé, dont l'âge moyen est de 81 ans (81 ans au 31 décembre 2010 et 80 ans au 1er janvier 2010), et la moyenne des prestations de décès est de 14 000 $ (13 200 $ au 31 décembre 2010 et 13 200 $ au 1er janvier 2010). Le régime prévoit également une prestation fixe de 2 000 $ (au 31 décembre 2011, 31 décembre 2010 et 1er janvier 2010) en cas de décès du conjoint, qui touche 24 participants (24 au 31 décembre 2010 et 24 au 1er janvier 2010).

(h) Avantages sociaux du personnel

Les avantages sociaux à court terme du personnel de l'Administration comprennent les congés rémunérés, ces avantages sont évalués sur une base non actualisée et sont comptabilisés à mesure que les services sont rendus.

(i) Effets de la variation du taux de change des devises

Les éléments d'actif et de passif libellés en devises sont convertis en dollars canadiens aux taux de change en vigueur à la date de l'état de la situation financière. Les produits et les charges libellés en devises sont pour leur part convertis en dollars canadiens selon les taux de change mensuels moyens. Tous les gains et pertes de change sont inscrits au titre des intérêts et autres produits du résultat net de l'exercice.

(j) Constatation des produits

Les produits tirés des droits de pilotage, de répartition et de services de bateaux-pilotes sont comptabilisés au moment de la prestation des services. Les intérêts et autres revenus sont comptabilisés selon la méthode des intérêts effectifs au moment où ils sont gagnés.

(k) Actifs financiers

Les actifs financiers sont classés dans l'une ou l'autre des quatre catégories suivantes :

- Juste valeur par le biais du résultat net (FVTPL);
- Détenus jusqu'à leur échéance (HTM);
- Disponibles à la vente (AFS);
- Prêts et créances.

La catégorie est déterminée au moment de l'évaluation initiale et dépend de la nature et de l'objectif de l'actif. L'Administration possède des actif financiers FVTPL et des prêts et créances.

(i) Actifs financiers FVTPL

Un actif financier est classé FVTPL lorsqu'il est détenu à des fins de transaction ou qu'il est désigné comme actif FVTPL.

Un actif financier est classé comme étant détenu à des fins de transaction s'il :

- a été acquis dans le but principal d'être vendu dans un avenir prochain;
- fait partie d'un portefeuille déterminé d'instruments financiers gérés par l'Administration et vise la prise de profit à court terme; ou
- est un placement dérivé non désigné et qu'il est un instrument de couverture efficace.

Les actifs financiers classés FVTPL sont déclarés à leur juste valeur et tout gain ou perte qui en résulte est comptabilisé au résultat net. Le gain ou la perte comprend les dividendes et les intérêts gagnés sur ces actifs financiers.

La trésorerie, les équivalents de trésorerie et les titres de placement sont classés comme étant des actifs FVTPL. L'évaluation de ces placements à leur juste valeur donne un meilleur alignement entre les résultats comptables et la méthode de gestion du portefeuille.

Les instruments financiers dérivés sont des obligations financières contractuelles dont la valeur provient des changements dans une variable sous-jacente. L'Administration ne contracte pas d'instruments financiers dérivés à des fins spéculatives ou de commerce et n'applique pas une comptabilité de couverture à ses instruments dérivés.

(ii) Prêts et créances

Les prêts et créances sont des actifs financiers non dérivés à paiements fixes ou déterminables qui ne sont pas cotés sur un marché actif. Après leur comptabilisation initiale à la juste valeur, ces actifs sont évalués au coût amorti, diminué des baisses de valeur. La baisse de valeur des créances est basée sur un examen de tous les montants impayés à la fin de l'exercice financier. Les créances irrécouvrables sont éliminées de l'état de la situation financière de l'exercice au cours duquel elles sont identifiées.

La catégorie des prêts et créances comprennent les créances. En raison de la nature à court terme de ces créances, on estime que leur valeur comptable se rapproche de leur juste valeur.

(iii) Méthode du taux d'intérêt effectif

La méthode du taux d'intérêt effectif calcule le coût amorti d'un actif financier et attribue un revenu d'intérêt sur la période correspondante. Le taux d'intérêt effectif est le taux qui actualise les versements d'intérêts estimés sur la durée de vie prévue de l'actif financier, ou, le cas échéant, sur une période plus courte, à la valeur comptable nette initiale.

Les revenus sont comptabilisés selon le taux d'intérêt effectif pour les titres de créances autres que les actifs financiers classés comme étant FVTPL.

(iv) Baisse de valeur des actifs financiers

Les actifs financiers sont passés en revue à la fin de chaque exercice afin de déterminer s'il existe des indications de baisse de valeur. Un actif financier a perdu de la valeur lorsqu'il existe des preuves tangibles que les flux de trésorerie qui y sont associés ont été perturbés par suite d'un ou de plusieurs événements survenus après l'évaluation initiale de l'actif.

Les preuves tangibles de baisse de valeur peuvent comprendre :

- Difficulté financière importante de l'émetteur ou de la contrepartie;
- Défaut ou défaillance de paiement des intérêts ou du capital;
- Probabilité que l'emprunteur fera faillite ou procédera à une réorganisation financière.

Pour les actifs financiers évalués au coût amorti, la baisse de valeur équivaut à la différence entre la valeur comptable et la valeur actuelle des flux de trésorerie prévus, actualisés au taux d'intérêt effectif original de l'actif.

La valeur comptable de tous les actifs financiers, à l'exception des créances, est directement réduite de toute baisse de valeur. La valeur comptable des créances est réduite par le biais d'un compte de réserve pour créances irrécouvrables. Lorsqu'une créance est considéré comme irrécouvrable, il est débité du compte de réserve. Le recouvrement d'un montant qui avait été considéré comme irrécouvrable est crédité au compte de réserve. Les variations de la valeur comptable du compte de réserve sont comptabilisées au résultat net.

Si, plus tard, la baisse de valeur diminue et la diminution peut objectivement être associée à un événement survenu après la constatation de la baisse, la baisse de valeur constatée antérieurement est renversée par le biais du résultat net. La valeur comptable de l'actif financier en date du renversement de la baisse ne peut dépasser ce que son coût amorti aurait été à cette même date si la baisse de valeur n'avait jamais été comptabilisée.

(v) Sortie de l'état de la situation financière de certains actifs financiers

Un actif financier est sorti de l'état de la situation financière lorsque l'une ou l'autre des situations suivantes survient :

- Le droit contractuel aux flux de trésorerie associés à l'actif vient à expiration;
- L'Administration transfère à une autre entité l'actif financier et en substance tous les risques et bénéfices associés au titre de propriété.

(l) Passifs financiers

Les passifs financiers sont classés soit à titre de passifs financiers à la juste valeur par le biais du résultat net (FVTPL), soit à titre d'autres passifs. Tous les passifs financiers de l'Administration sont classés à titre d'autres passifs.

(i) Autres passifs financiers

Les autres passifs financiers sont comptabilisés initialement à leur valeur juste, après déduction des frais de transaction, et sont par la suite évalués au coût amorti en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif, et les charges d'intérêts sont comptabilisées selon le rendement réel.

La méthode du taux d'intérêt effectif est une méthode de calcul du coût amorti d'un passif financier et de l'allocation des charges d'intérêt sur la période correspondante. Le taux d'intérêt effectif est le taux qui actualise exactement les versements d'intérêts estimés sur la durée de vie prévue du passif financier, ou, le cas échéant, sur une période plus courte, à la valeur comptable nette initiale.

L'Administration a classé ses autres créditeurs et charges à payer, sa dette et son découvert bancaires et les salaires et avantages sociaux à payer à titre d'autres passifs financiers. En raison de leur nature à court terme, on estime que la valeur de ces comptes se rapproche de leur juste valeur.

(ii) Sortie de l'état de la situation financière des passifs financiers

L'Administration sort de son état de la situation financière un passif financier seulement lorsque ses obligations relatives à ce passif sont exécutées, annulées ou venues à expiration.

(m) Échange de services

Les échanges de services sont comptabilisés à la juste valeur estimative des biens ou services reçus. Les produits provenant des échanges de services sont comptabilisés lorsque les services connexes sont rendus. Les charges résultant des échanges de services sont comptabilisées au cours de la période où les biens ou services connexes sont fournis par des tiers.

(n) Paiements au titre de location

Les contrats de location de l'Administration et les actifs loués ne sont pas comptabilisés a l'état de la situation financière, puisque la quasi-totalité des risques et des avantages inhérents à la propriété des actifs loués ne lui sont pas transférés.

Les paiements aux termes de contrats de location sont comptabilisés en charge selon le mode linéaire sur la durée du contrat de location.

5. Estimations comptables critiques et recours au jugement

La préparation des états financiers exige de la direction qu'elle fasse des estimations, formule des jugements et pose des hypothèses qui ont une incidence sur l'application de politiques, sur la valeur des actifs et passifs déclarés, et sur les produits et les charges. Les estimations, ainsi que les hypothèses qui en découlent, sont fondées sur l'expérience historique et sur différents autres facteurs qui semblent justifiés dans les circonstances. Les résultats obtenus servent à formuler des jugements quant à la valeur comptable des actifs et des passifs; cette valeur n'est pas toujours évidente si on se base sur d'autres sources. Les résultats réels peuvent être différents de ces estimations.

Les estimations et les hypothèses qui en découlent sont analysées de façon continue. Les révisions des estimations sont comptabilisées sur la période pendant laquelle l'estimation est révisée si la révision touche seulement cette période, ou sur la période de la révision et les périodes ultérieures si la révision touche à la fois cette période et les périodes ultérieures.

Les jugements formulés par la direction dans l'application des IFRS qui ont une incidence importante sur les états financiers et les estimations, et qui risquent de nécessiter un ajustement important au cours de l'exercice financier courant et de l'exercice subséquent sont discutées ci-dessous.

(a) Estimations comptables importantes

Les estimations comptables importantes sont des estimations et des hypothèses de la direction qui peuvent avoir comme conséquence des ajustements importants de la valeur comptable des actifs et des passifs dans un délai d'un an.

Prestations de retraite du personnel et prestations de décès des retraités

L'Administration a retenu les services d'un actuaire de tierce partie pour évaluer la juste valeur des prestations de retraite du personnel et des prestations de décès des retraités. Ces obligations sont évaluées au 31 décembre de chaque année.

Taux de dépréciation

Se reporter aux notes 4 (c) et (d) pour connaître les estimations en ce qui concerne la durée de vie maximale des immobilisations corporelles et des immobilisations incorporelles.

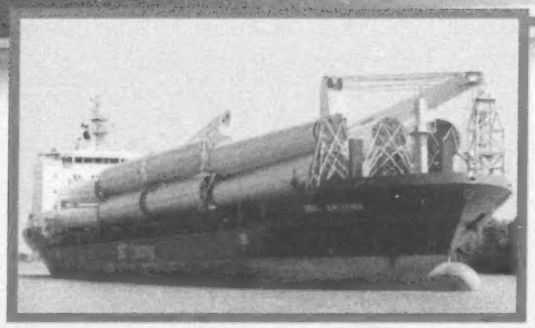
(b) Jugements comptables importants

Les jugements comptables importants sont des politiques comptables reconnues comme complexes ou qui comprennent des jugements ou des évaluations subjectives. La direction n'a formulé aucun jugement comptable important dans la préparation des présents états financiers.

6. Correction des prestations de décès des employés retraités

L'Administration assure des indemnités en cas de décès à ses anciens employés qui ont pris leur retraite avant 1999. Les coûts liés à cet avantage ont été passés en charge annuellement jusqu'en 2010. L'Administration estime que cet avantage constitue un régime à prestations déterminées qui aurait dû être pris en compte de 1999 à 2010, conformément à l'article 3461 du manuel de l'ICCA (Avantages sociaux futurs des employés) et à l'IAS 19 (Avantages du personnel). Ces normes exigent la comptabilisation d'un passif à l'état de la situation financière, de même que la comptabilisation d'une charge annuelle basée sur les frais encourus et sur tout changement relatif à ce passif pendant l'exercice financier.

Par conséquent, un montant de 280 100 $ a été affecté au déficit accumulé au début de l'exercice 2010, ce montant étant le passif actuariel à cette date. Les avantages sociaux futurs à long terme dans l'état de la situation financière ont donc été augmentés de 280 100 $ au 1er janvier 2010. Les salaires et avantages sociaux déclarés antérieurement pour 2010 ont été retraités de façon à comptabiliser un surcroît de dépense de 32 200 $ associé à cet avantage. Au 31 décembre 2010, les avantages sociaux futurs à court terme ont été augmentés de 52 500 $ et les avantages sociaux à long terme ont été augmentés de 259 800 $.



7. Instruments financiers

Gestion des risques

Par le biais de ses actifs et passifs financiers, l'Administration est exposée aux risques suivants dans l'utilisation d'instruments financiers : risque de crédit, risque de liquidité et risque lié au marché. L'Administration gère l'exposition à ces risques sur une base permanente.

Risque de crédit

Le risque de crédit associé aux instruments financiers réside dans la possibilité que l'émetteur d'instrument ne puisse pas remplir ses obligations. Afin d'assurer la gestion de ce risque, le ministre des Finances permet à l'Administration d'investir uniquement dans des obligations émises ou garanties par Sa Majesté du chef du Canada, par une province ou par une municipalité canadienne.

La valeur comptable de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des placements et des créances représente le risque de crédit maximal.

Les créances de l'Administration avaient une valeur comptable de 2 061 379 $ en date du 31 décembre 2011 (2 517 753 $ au 31 décembre 2010 et 1 563 751 $ au 1er janvier 2010). Il n'y a pas de concentration de créances chez un client en particulier. Au 31 décembre 2011, 0 % des créances (0 % au 31 décembre 2010 et 0 % au 1er janvier 2010) n'étaient en souffrance depuis plus de 90 jours, alors que 80 % étaient courants (100 % au 31 décembre 2010 et 100 % au 1er janvier 2010) ou en souffrance depuis moins de 30 jours. Dans son histoire, l'Administration n'a pas encouru de pertes significatives en raison de créances irrécouvrables. Aucune provision pour créances douteuses n'était en compte au 31 décembre 2011 (néant au 31 décembre 2010 et néant au 1er janvier 2010).

Le risque de crédit lié à la trésorerie est minime car ces actifs sont détenus par une banque à charte canadienne. Le risque de crédit lié aux équivalents de trésorerie et aux placements à court terme est minime car ces actifs sont tous sous forme de bons et autres obligations garantis par Sa Majesté du chef du Canada, par une province ou par une municipalité canadienne.

Risque de liquidité

Le risque de liquidité est le risque que l'Administration ne puisse s'acquitter de ses obligations financières à leur échéance. L'Administration doit assurer le financement autonome de ses activités et ne peut avoir recours à des crédits parlementaires; elle dépend donc de ses sources de financement, emprunts et flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation pour combler ses besoins en financement. L'Administration gère ce risque en surveillant constamment ses flux de trésorerie réels et projetés. De plus, elle dispose d'une facilité de crédit disponible au besoin et renouvelable annuellement (note 10). Afin de respecter ses obligations financières, elle a présenté une demande de marge de crédit dans son plan d'entreprise 2012-2016. Aux 31 décembre 2011 et 2010, le passif financier de l'Administration était constitué uniquement des salaires et avantages sociaux et des autres créditeurs et charges à payer. Au 1er janvier 2010, son passif financier était constitué de la dette et du découvert bancaires, des salaires et avantages sociaux et des autres créditeurs et charges à payer.

Les passifs financiers de l'Administration avaient une valeur comptable de 5 701 385 $ au 31 décembre 2011 (4 780 301 $ au 31 décembre 2010 et 4 269 647 $ au 1er janvier 2010), et ses salaires et avantages sociaux et autres créditeurs et charges à payer étaient à 100 % courants (100 % au 31 décembre 2010 et 100 % au 1er janvier 2010) ou en souffrance depuis moins de 90 jours.

L'Administration dispose d'une facilité de crédit auprès d'une banque à charte canadienne. Au 31 décembre 2011, elle n'utilisait pas la marge de crédit (0 $ au 31 décembre 2010 et 786 067 $ au 1er janvier 2010). Les besoins sont réévalués chaque année, et l'Administration s'attend à ce que la marge de crédit soit renouvelée.

Risque lié au marché

Le risque lié au marché est le risque que les variations des prix du marché, comme les taux de change des devises et les taux d'intérêt, portent atteinte aux produits de l'Administration ou à la valeur de ses instruments financiers.

(a) Risque de taux d'intérêt

Les équivalents de trésorerie et les placements de l'Administration comprennent les placements à court terme facilement encaissables. Le risque de taux d'intérêt est géré en limitant à 12 mois ou moins les placements à terme. La direction estime que le risque de taux d'intérêt est minime.

(b) Risque de change et autres risques du marché

L'Administration n'est présentement exposée à aucun risque de change significatif ni à d'autres risques du marché.

Justes valeurs

Les instruments financiers qui sont mesurés à la suite de la comptabilisation initiale à la juste valeur sont regroupés en une hiérarchie basée sur la mesure dans laquelle la juste valeur est observable. Les différents niveaux ont été hiérarchisés comme suit : Niveau 1, les évaluations de la juste valeur sont dérivées des prix non ajustés, cotés sur des marchés actifs pour des actifs ou des passifs identiques; Niveau 2, les évaluations de la juste valeur sont dérivées de données autres que les prix cotés visés au niveau 1, qui sont observables pour l'actif ou le passif concerné, soit directement ou indirectement; Niveau 3, les évaluations de la juste valeur sont dérivées à partir de techniques d'évaluation comprenant des données relatives à l'actif ou au passif qui ne sont pas basées sur des données observables de marché.

La trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements et la dette et découvert bancaires de l'Administration ont été évalués ultérieurement à leur évaluation initiale à la juste valeur et étaient tous classés de niveau 1 en date du 31 décembre 2011, du 31 décembre 2010 et du 1er janvier 2010. L'Administration ne détenait aucun instrument financier de niveaux 2 ou 3 en date du 31 décembre 2011, du 31 décembre 2010 ou du 1er janvier 2010.

8. Immobilisations corporelles

	Bâtiments	Mobilier	Améliorations locatives	Équipement informatique et de communication	Total
Coût					
Au 1er janvier 2010	38 494 $	83 022 $	78 460 $	80 806 $	280 782 $
Acquisitions	-	-	-	6 829	6 829
Cessions	-	-	-	(1 240)	(1 240)
Au 31 décembre 2010	38 494	83 022	78 460	86 395	286 371
Acquisitions	-	18 000	3 495	1 051	22 546
Cessions	-	-	-	(8 879)	(8 879)
Au 31 décembre 2011	38 494 $	101 022 $	81 955 $	78 567 $	300 038 $
Amortissements cumulés					
Au 1er janvier 2010	38 494 $	48 708 $	24 079 $	55 319 $	166 600 $
Amortissements dans l'année	-	5 337	7 958	9 089	22 384
Au 31 décembre 2010	38 494	54 045	32 037	64 408	188 984
Amortissements dans l'année	-	7 137	7 526	1 431	16 094
Au 31 décembre 2011	38 494 $	61 182 $	39 563 $	65 839 $	205 078 $
Valeurs comptables					
Au 1er janvier 2010	- $	34 314 $	54 381 $	25 487 $	114 182 $
Au 31 décembre 2010	- $	28 977 $	46 423 $	21 987 $	97 387 $
Au 31 décembre 2011	- $	39 840 $	42 392 $	12 728 $	94 960 $

9. Immobilisations incorporelles

	Logiciels	Total
Coût		
Au 1er janvier 2010	304 818 $	304 818 $
Acquisitions	6 000	6 000
Cessions	(173 028)	(173 028)
Au 31 décembre 2010	137 790	137 790
Acquisitions	1 200	1 200
Cessions	-	-
Au 31 décembre 2011	138 990 $	138 990 $
Amortissements cumulés		
Au 1er janvier 2010	264 056 $	264 056 $
Amortissements dans l'année	(147 746)	(147 746)
Au 31 décembre 2010	116 310	116 310
Amortissements dans l'année	13 120	13 120
Au 31 décembre 2011	129 430 $	129 430 $
Valeurs comptables		
Au 1er janvier 2010	40 762 $	40 762 $
Au 31 décembre 2010	21 480 $	21 480 $
Au 31 décembre 2011	9 560 $	9 560 $

10. Dette et découvert bancaires

Le tableau qui suit représente l'endettement bancaire total de l'Administration.

	31 décembre 2011	31 décembre 2010	1er janvier 2010
Demande renouvelable d'une marge de crédit de 4 millions de dollars pour financer le fonds de roulement. Le taux d'intérêt équivaut au taux préférentiel de la banque.	- $	- $	873 825 $

Le montant est autorisé par le ministre des Finances. Cette facilité de crédit est disponible selon les besoins de l'Administration et est renouvelable chaque année. À la fin de l'exercice financier 2011, les frais d'intérêt s'élevaient à 6 834 $ (52 286 $ en 2010).

11. Placements

	31 décembre 2011		31 décembre 2010		1er janvier 2010	
	Juste valeur	Nominale	Juste valeur	Nominale	Juste valeur	Nominale
Obligations provinciales	2 369 197 $	2 360 254 $	- $	- $	- $	- $

Les intérêts créditeurs au cours de l'année se sont élevés à 9 895 $ (néant en 2010). Le taux de rendement annualisé sur ces placements durant la période a varié de 0,92 % à 1,28 %.

12. Régime de retraite

Le régime de retraite de la fonction publique est un régime multi-employeurs auquel l'Administration doit contribuer. C'est un régime de retraite à prestations déterminées offrant des prestations fondées sur le nombre d'années de service et sur le salaire moyen en fin de carrière. Les prestations sont entièrement indexées en fonction de l'augmentation de l'indice des prix à la consommation.

L'Administration ne reçoit pas d'information sur la situation du régime ni sur les cotisations qu'elle doit verser, elle n'a donc pas en main suffisamment d'information pour le prendre en compte à titre de régime à prestations déterminées. Par conséquent, elle comptabilise sa participation comme si le régime était à cotisations déterminées, conformément à l'IAS 19 (Avantages du personnel). Tout surplus ou déficit du régime peut avoir une incidence sur les cotisations futures de l'Administration; celles-ci lui seraient communiquées par le gouvernement du Canada par le biais du ratio du taux de cotisation (le pourcentage de cotisation de l'Administration pour chaque dollar versé par l'employé).

L'Administration verse une cotisation de 1,86 $ (1,94 $ en 2010) pour chaque dollar versé par l'employé. Si le salaire annuel d'un employé est supérieur à 142 800 $ (139 500 $ en 2010), la portion du salaire excédant ce montant est assujettie à une cotisation de l'employeur de 9,50 $ (8,90 $ en 2010) pour chaque dollar versé par l'employé. Le tableau suivant indique les cotisations au cours de l'exercice.

	31 décembre 2011	31 décembre 2010
Administration	1 159 142 $	1 082 152 $
Employés	609 740	551 144
Total des cotisations	1 768 882 $	1 633 296 $

L'Administration prévoit que les cotisations au régime s'élèveront à 1 715 000 $ en 2012.

13. Avantages sociaux futurs

a) Indemnités de départ

Des indemnités de départ sont versées aux employés en vertu des conventions collectives et contrats de travail en vigueur. Les coûts associés à cet avantage sont assumés entièrement par l'Administration. Ce régime est sans capitalisation et n'exige aucune cotisation des employés.

Aux fins de sa comptabilité, l'Administration évalue ses obligations au titre des indemnités constituées le 31 décembre de chaque année. Les coûts liés aux indemnités de départ ont totalisé 112 408 $ (474 289 $ - 2010); ils sont inscrits au titre des salaires et avantages sociaux de l'état des résultats et du résultat étendu et sont répartis comme suit : 97 728 $ (384 393 $ - 2010) pour les pilotes, 9 116 $ (34 435 $ - 2010) pour le personnel opérationnel, et 5 564 $ (55 461 $ - 2010) pour le personnel administratif.

À la date de l'état de la situation financière, les informations au sujet du régime sont les suivantes :

Hypothèses :

	31 décembre 2011	31 décembre 2010	1er janvier 2010
Taux d'escompte	4,1 %	4,1 %	5,0%
Augmentations salariales estimées	1,5 % - 2 %	1,5 % - 3 %	1,5 % - 3 %
Âge à la retraite	65	61	61

13. Avantages sociaux futurs (suite)

Montants annuels :

	31 décembre 2011	31 décembre 2010	1er janvier 2010
Obligations au titre des indemnités constituées :			
Solde au début de l'exercice	3 289 664 $	2 910 876 $	2 865 165 $
Coût des services rendus au cours de l'exercice	188 868	167 898	151 200
Intérêts débiteurs	137 526	151 551	184 396
Indemnités versées	(248 503)	(95 500)	(609 334)
Pertes actuarielles (gains)	(213 986)	154 839	319 449
Solde à la fin de l'exercice	3 153 569 $	3 289 664 $	2 910 876 $
Tranche à court terme	95 363 $	40 384 $	138 549 $
Tranche à long terme	3 058 206	3 249 280	2 772 327
	3 153 569 $	3 289 664 $	2 910 876 $

b) Prestations de décès des employés retraités

Des prestations de décès sont versées à un groupe restreint d'employés qui ont pris leur retraite avant 1999, de même qu'à leur conjoint. Ce régime est sans capitalisation et exige une cotisation mensuelle de 1,90 $ par tranche de 1 000 $ de couverture de la part des retraités.

Aux fins de sa comptabilité, l'Administration évalue ses obligations à l'égard des prestations de décès des employés retraités le 31 décembre de chaque année. Les coûts liés à ces prestations ont totalisé 41 100 $ (32 200 $ - 2010); ils sont inscrits au titre des salaires et avantages sociaux des pilotes de l'état des résultats et du résultat étendu.

Hypothèses :

	31 décembre 2011	31 décembre 2010	1er janvier 2010
Taux d'escompte	4,00 %	4,66 %	5,48 %
Montants annuels :			
Obligations au titre des indemnités constituées :			
Solde au début de l'exercice	312 300 $	280 100 $	-
Intérêts	13 300	15 300	-
Pertes actuarielles	27 800	16 900	-
Indemnités versées	(52 500)	-	-
Solde à la fin de l'exercice	300 900 $	312 300 $	-
Tranche à court terme	20 700 $	52 500 $	- $
Tranche à long terme	280 200	259 800	280 100
	300 900 $	312 300 $	280 100 $

L'Administration a souscrit jusqu'en 2011 à une police d'assurance pour couvrir les avantages de ce régime. Les coûts de cette assurance en 2011 s'élevaient à 69 146 $ (64 452 $ en 2010). La police n'a pas été renouvelée pour 2012.

14. Gestion du capital

Le capital de l'Administration est constitué de ses capitaux propres, soit le déficit accumulé de 3 040 589 $ (3 694 568 $ au 31 décembre 2010 et 5 707 675 $ au 1er janvier 2010).

L'Administration est assujettie aux dispositions sur la gestion financière et la responsabilité de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, qui impose des restrictions relativement aux emprunts et aux investissements. Elle doit recevoir chaque année la permission du ministre des Finances pour contracter des emprunts. La loi lui permet d'investir uniquement dans des obligations émises ou garanties par Sa Majesté du chef du Canada ou par toute province ou municipalité canadienne. L'Administration a respecté ces restrictions au cours des exercices financiers se terminant les 31 décembre 2010 et 2011.

L'Administration considère la gestion de ses capitaux propres comme étant le résultat d'une gestion prudente de ses produits, charges, actifs, passifs et opérations financières générales, de façon à s'assurer qu'elle atteint efficacement ses objectifs. Les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables et raisonnables et doivent permettre le financement autonome des activités de l'Administration tel qu'exigé par la *Loi sur le pilotage*.

Il n'y a eu aucun changement dans la méthode de l'Administration de gérer son capital depuis le dernier exercice.

15. Opérations entre apparentés

Les opérations entre l'Administration et les entités apparentées s'effectuent comme suit :

(a) Opérations commerciales

L'Administration est apparentée en termes de propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État créés par le gouvernement fédéral. Les opérations sont comptabilisées à la juste valeur. L'Administration a passé un contrat de location pour son siège social à Cornwall avec la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent. Le montant versé en 2011 était de 83 375 $ (82 112 $ - 2010). L'Administration cotise également au régime de retraite de la fonction publique (Note 12).

(b) Rémunération du personnel occupant les postes clés

La rémunération des administrateurs et autres membres du personnel occupant des postes clés au cours des exercices financiers 2010 et 2011 comprenait les montants suivants :

	Exercise terminé le 31 décembre 2011	Exercise terminé le 31 décembre 2010
Avantages à court terme, comme les salaires	503 820 $	476 714 $
Avantages sociaux et autres	105 927	96 975
	609 747 $	573 689 $

16. Engagements

En date de l'état de la situation financière, l'Administration a des engagements qui ont trait à : un bail pour la location de locaux à bureaux, des contrats de location pour l'équipement de bureau et du simulateur pour la formation de ses pilotes, un contrat d'entretien pour son système de répartition, un contrat d'entretien pour les unités portables d'aide au pilotage des pilotes, et une entente pour l'entretien d'un quai. Les paiements contractuels minimum à venir sont les suivants :

	31 décembre 2011	31 décembre 2010	1er janvier 2010
Moins d'un an	444 789 $	628 446 $	658 342 $
Entre un et cinq ans	490 303	179 673	266 369
Plus de cinq ans	-	-	-
	935 092 $	808 119 $	924 711 $

L'Administration a également un engagement de 700 000 $ visant l'achat d'unités portables d'aide au pilotage pour les pilotes en 2012.

17. Services de répartition et de bateaux-pilotes aux pilotes américains de la circonscription n° 1

En vertu d'une lettre d'entente, l'Administration fournit sans frais aux pilotes américains de la circonscription n° 1 tous les services de répartition et de transport par bateaux-pilotes à Port Weller. En contrepartie, l'association des pilotes américains fournit sans frais à l'Administration les services de transport par bateaux-pilotes à Cap Vincent, dans l'état de New York.

La valeur de ces services est comptabilisée dans les produits et charges, elle totalise 211 167 $ (182 171 en 2010). Les produits et charges sont évalués à la juste valeur des services reçus par l'Administration.

18. Première adoption des IFRS

L'Administration a adopté les IFRS en date du 1er janvier 2010. L'IFRS 1, *Première adoption des Normes internationales d'information financière*, énonce les exigences qui s'imposent lors de l'adoption initiale et exige l'application rétrospective des normes dans l'état de la situation financière d'ouverture en IFRS. Certaines exemptions de l'application rétrospective sont toutefois facultatives.

L'Administration a appliqué l'exemption facultative suivante à l'état de la situation financière d'ouverture en IFRS :

Avantages du personnel (IAS 19)

L'Administration a pris la décision d'appliquer l'exemption prévue à l'IFRS 1 relativement à certaines divulgations des avantages sociaux futurs. Cette exemption permet la divulgation de l'historique des obligations au titre des prestations constituées et des ajustements basés sur l'expérience depuis la date de transition aux IFRS plutôt qu'un historique de cinq ans autrement exigé par l'IAS 19.

Estimations

L'IFRS 1 exige que les estimations formulées par une entité conformément aux IFRS à la date de transition soient cohérentes avec celles établies selon les PCGR, à moins que des éléments probants attestent que ces estimations étaient erronées. Les estimations de l'Administration formulées conformément aux IFRS en date du 1er janvier 2010 sont cohérentes avec celles établies conformément aux PCGR à la même date.

Ajustements liés aux IFRS

L'adoption des IFRS n'a pas entraîné de changements significatifs à l'état de la situation financière au 31 décembre 2010, ni à l'état des résultats et du résultat étendu, aux variations des capitaux propres, ou aux flux de trésorerie pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010. Le seul changement résultant de la transition aux IFRS consiste en une reclassification du capital d'apport de 82 074 $ dans le déficit accumulé en date du 1er janvier 2010.